

REGULACIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

RAC - 43



**Regulación sobre Mantenimiento,
Reparación y Modificación de Aeronaves**

Junio 2025

CONTROL DE FIRMAS

Elaborado por: Jefe Sección Aeronavegabilidad	
	Lic. Helton Chavez
Revisado por: Sub Director Técnico	
	Lic. Jorge Corrales McCarthy
Aprobado por: Director Ejecutivo Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil	
	Lic. Gerardo Rivera

SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDAS

Las revisiones a la presente regulación son indicadas mediante una barra vertical en el margen izquierdo, junto al renglón, sección o figura que esté siendo afectada por el mismo. La edición será el reemplazo del documento completo por otro.

Estas revisiones se deben anotar en el registro de ediciones y enmiendas, indicando el número correspondiente, la fecha de efectividad y la fecha de inserción.

Registro de Edición y Revisiones

[illegible]

Preámbulo

La Regulación denominada RAC 43 “Mantenimiento, Reparación y Modificación de Aeronaves”, se fundamentó en la regulación FAR 43, enmienda 43-37 del 27 de abril de 2001, y comprenden las normas mínimas aplicables en el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se realizó la primera revisión al RAC 43 como resultado de correcciones pertinentes y se emitió la revisión 1, la cual fue aprobada por la DGAC con fecha septiembre de 2005.

La RAC 43 “Mantenimiento, Reparación y Modificación de Aeronaves” satisfacen los estándares de los Anexos de la OACI y su armonización con las regulaciones de la FAR y EASA, así como a otras pertenecientes a los Estados de la región y específicamente en lo concerniente al cumplimiento con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Por lo tanto, en fiel cumplimiento con los compromisos adquiridos por Honduras como Estado contratante del Convenio Internacional de Aviación Civil conocido como convenio de Chicago, aprobado por Honduras mediante el decreto legislativo No. 89 del 18 de febrero de 1953, se emitió la presente Segunda Edición a Regulación RAC 43. Asimismo, se re-estructuro en cumplimiento con las nuevas Políticas y Procedimientos de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC.

La Tercera Edición referente a las personas autorizadas para realizar mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones. A las personas autorizadas para aprobar el retorno a servicio de aeronaves, motores, hélices, componentes o partes de esta. Incluye los procedimientos sobre los componentes con vida límite y la sección 2 de la Circulares de asesoramiento.

LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS

Pagina #	Edición/Enmienda	Fecha
PORTADA	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
CF-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
SEE-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
REE-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
PRE-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
LPE-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
LPE-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
LPE-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
LPE-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
TC-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
TC-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
Seccion 1 SUBPARTE A		
SEC 1 – 1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
SEC 1 - 2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
SEC 1 - 3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
SEC 1 - 4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-5	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-6	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-7	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-8	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-9	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
1-A-10	Tercera Edición	25 JUNIO 2025

	APENDICE A	
APEN.1-A-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-A-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN.1-A-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-A-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-A-5	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-A-6	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-A-7	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-A-8	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
	APENDICE B	
APEN. 1-B-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-B-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
	APENDICE C RESERVADO	
APEN. 1-C-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-C-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
	APENDICE D	
APEN. 1-D-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-D-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-D-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-D-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
	APENDICE E	
APEN. 1-E-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-E-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN.1- E-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025

APEN. 1-E-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-E-5	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-E-6	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APENDICE F		
APEN.1-F-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-F-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN. 1-F-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
APEN.1-F-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
SECCION 2		
SEC 2 – 1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
SEC 2 - 2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
2-A-1	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
2-A-2	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
2-1-A-3	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
2-A-4	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
2-A-5	Tercera Edición	25 JUNIO 2025
2-A-6	Tercera Edición	25 JUNIO 2025

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

TABLA DE CONTENIDOS

	Pagina
Portada.....	PORTADA
Control de Firmas.....	CF-1
Sistema de Edición y Enmienda.....	SEE-1
Registro de Edición y Enmienda.....	REE-1
Preámbulo.....	PRE-1
Lista de Paginas Efectiva.....	LPE-1
Tabla de Contenido.....	TC-1
Presentacion y generalidades.....	SECC1-1

SUBPARTE A- Mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones

RAC 43.0 Efectividad.....	1-A-1
RAC43.1 Alcance.....	1-A-1
RAC 43.2 Registro de Repaso Mayor (overhaul) y Reconstrucción.....	1-A-1
RAC 43.3 Personas autorizadas para realizar Mantenimiento preventivo, reconstrucción alteraciones.....	1-A-2
RAC 43.5 Aprobación para retornar a servicio después del mantenimiento preventivo reconstrucción o alteración.....	1-A-3
RAC 43.7 Personas autorizadas para aprobar el retorno a servicio de aeronaves, estructuras de aeronaves, motores, hélices, dispositivos o partes componentes después del mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.....	1-A-4
RAC 43.9 Contenido, forma y disposición de los registros mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración.....	1-A-4
RAC 43.10 Disposicion de partes de aeronaves con vida limite.....	1-A-5
RAC 43.11 Contenido, formato y disposición de los registros de inspecciones.....	1-A- 6
RAC 43.12 Registros de mantenimiento, falsificación, reproducción alteración.....	1-A-7
RAC 43.13 Regulaciones generales de ejecución del trabajo.....	1-A-8
RAC 43.15 Regulación Adicionales de ejecución para las inspecciones.....	1-A-9
RAC 43.16 Limitaciones de aeronavegabilidad.....	1-A-10

APÉNDICE A Alteraciones mayores, reparaciones mayores y mantenimiento preventivo

(a) Alteraciones mayores y mantenimiento preventivo.....	APEN.1-A-1
(b) Reparaciones mayores.....	APEN.1-A-2
(c) Mantenimiento Menor.....	APEN. 1-A-5

APÉNDICE B

Registro de reparaciones y alteraciones mayores.....	APEN.1-B-1
--	------------

APENDICE C RESERVADO.....	APEN.1-C-1
----------------------------------	-------------------

APÉNDICE D

Alcance y detalle de elementos (según sea aplicable a la aeronave en particular)

Y a ser incluidos en las inspecciones anuales y de 100 horas.....	APEN.1-D-1
---	------------

APÉNDICE E

Ensayos e inspeccion del sistema altimetrico.....	APEN.1-E-1
---	------------

APÉNDICE F

inspeccion y pruebas del respondedor atc.....	APEN.1-F-1
---	------------

SECCION 2

CIRCULARES DE ASESORAMIENTO.....	SEC.-2-1
---	-----------------

SUBPARTE A Mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones.....	2-A-1
---	--------------

SECCIÓN 1 REQUISITOS

PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

1. Presentación

La sección uno del RAC 43, se presenta en páginas sueltas formadas por una columna. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.

El texto de esta Sección está escrito en arial 10. Las notas explicativas no se consideran requisitos y cuando existan, están escritas en letra arial 8.

2. Introducción General

La presente Sección 1 contiene los requisitos para la aplicación de la reglamentación sobre mantenimiento Reparación y Modificación de aeronaves establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional para los Estados signatarios del convenio de Chicago.

Para los efectos de esta regulación entiéndase “AHAC” como Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil de Honduras.

DEFINICIONES

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacción del aire sobre su superficie aerodinámica y con propulsión propia o el aprovechamiento de corrientes de viento para su sustentación sobre la atmósfera terrestre.

Aeronave básica. Aeronave dotada del equipo mínimo requerido para realizar la operación de despegue, aproximación o aterrizaje que se tenga la intención de realizar.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que con previa autorización de la AAC ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave de pasajeros. Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes de la AAC o acompañantes de algún envío u otra carga.

Alteración de aeronave.

Alteración de aeronave es cualquier modificación o cambio a la estructura, sistemas o componentes de una aeronave que puede ser importante o menor, y que se realiza para mejorar el rendimiento, la funcionalidad, o instalar equipos para operaciones especiales.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, más pesado que el aire, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión grande. Avión cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg.

Avión pequeño. Avión cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos.

Conformidad de mantenimiento. Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.

Directiva de aeronavegabilidad (AD). Las directivas de aeronavegabilidad indican los productos aeronáuticos en los que existe una condición que pone en peligro la seguridad y/o en los que es probable que exista tal condición o que surja en otros productos del mismo diseño de tipo. En las directivas se prescriben las medidas correctivas que han de adoptarse o las condiciones o limitaciones en virtud de las cuales pueden continuar las operaciones con tales productos. Las directivas de aeronavegabilidad son la forma más común de información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad mencionada en el Anexo 8.

Diseño de tipo. El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

Diseño de tipo. El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

Estado de diseño. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de fabricación. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Helicóptero. Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Inspección estructural. Inspección detallada de la estructura de la célula que puede requerir técnicas especiales de inspección para determinar el mantenimiento de la integridad de la célula y las piezas conexas.

Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA). Conjunto de datos descriptivos, planificación de mantenimiento e instrucciones para el cumplimiento elaborado por un titular de aprobación de diseño de acuerdo con la base de la certificación para el producto aeronáutico. Las ICA brindan a los explotadores la información necesaria para elaborar su propio programa de mantenimiento y permiten a los organismos de mantenimiento establecer las instrucciones de cumplimiento.

Mantenimiento. Realización de tareas en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o piezas conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad. Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

Mantenimiento preventivo.

El mantenimiento preventivo en aeronaves es un conjunto de tareas técnicas programadas y sistemáticas diseñadas para prevenir fallas antes de que ocurran.

El mantenimiento menor de aeronaves.

Abarca actividades de preservación y reemplazo de componentes pequeños y estándares, que no requieren desarmado complejo ni la aprobación de una instancia técnica superior, como el cambio de neumáticos, bombillas o la lubricación de trenes de aterrizaje, abastecimiento de aceites, frenados.

Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice.

Organismo de mantenimiento reconocido. Organismo reconocido por un Estado contratante, de conformidad con los requisitos del Anexo 8, Parte II, Capítulo 6 — Aprobación de organismos de mantenimiento, para llevar a cabo el mantenimiento de aeronaves, motores, hélices o piezas conexas y operar bajo supervisión con el reconocimiento de ese Estado.

Pieza con una vida útil limitada. Toda pieza para la cual se especifica un límite obligatorio de reemplazo en el diseño de tipo (en horas, ciclos o tiempo transcurrido), la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad o las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se deben dejar esas piezas permanentemente fuera de uso en el momento en que se alcance ese límite o antes de ese momento.

Programa de mantenimiento. Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos.

Reconstrucción de una aeronave. Proceso exhaustivo que implica la recuperación, reparación y, en algunos casos, fabricación de nuevas piezas para devolver una aeronave a un estado específico, ya sea para su operación o como pieza histórica.

Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Registros que se relacionan con el estado en que se encuentra el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices o piezas conexas.

Reparación. una reparación es el mantenimiento que se realiza para restaurar un producto con certificado de tipo a su estado de funcionamiento seguro.

Reparación mayor. Una "reparación mayor de aviación" es un trabajo de mantenimiento que afecta significativamente la aeronavegabilidad de una aeronave y que no está cubierto por los datos originales del fabricante.

Reparación menor. Las reparaciones menores en aviación se refieren a las tareas de mantenimiento menos complejas que implican la reparación o el reemplazo de piezas pequeñas, la realización de ajustes o la corrección de desgastes menores

SUBPARTE A

MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y ALTERACIONES

RAC 43.0 EFECTIVIDAD

Esta regulacion es aplicable a partir de su publicación y se registrá en un termino de 6 meses contados a partir de la fecha de publicación de la RAC 43.

RAC 43.1 ALCANCE

a) Excepto lo previsto en el párrafo b) de esta Sección, este reglamento prescribe las regulaciones que rigen el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración de cualquier:

- 1) Aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad emitido en Honduras.
- 2) Una aeronave civil registrada fuera de Honduras, utilizada en el transporte aéreo de acuerdo con lo indicado en la reglamentación correspondiente.
- 3) Estructura de aeronaves, motores de aeronave, hélices, dispositivos y partes componentes de tal aeronave.
- 4) Esta RAC es aplicable a todas las partes de vida útil limitada que se remueven de un producto certificado tipo, se segregan o se controlan según lo dispuesto en RAC 43.10

b) Este reglamento no se aplica a:

- (1) aquella aeronave que posea certificado de aeronavegabilidad especial en categoría experimental, RAC21.202 o RAC21.203 a menos que, previamente le haya sido otorgado algún certificado de aeronavegabilidad diferente.
- (2) Cualquier aeronave que posea un certificado experimental bajo las previsiones de RAC 21.205
- (3) Cualquier aeronave que esté operando bajo RAC-RPAS y RAC103 Ultraligeros.
- (4) A toda aeronave que no posea un Certificado Tipo.

RAC 43.2 REGISTROS DE REPASO MAYOR (overhaul) y RECONSTRUCCION

a) Se prohíbe anotar en un registro de mantenimiento que se ha realizado un repaso mayor (overhaul) y reconstrucción, en una estructura de aeronave, motor de aeronave, hélice, dispositivo o parte componente a menos que:

- 1) Mediante el uso de métodos, técnicas y prácticas aprobadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, el producto haya sido desarmado, limpiado, inspeccionado, reparado, reensamblado, y
- 2) Que haya sido probado de acuerdo con las normas y datos técnicos aprobados o de acuerdo con las normas en vigencia y la información técnica aceptada por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, la que ha sido desarrollada y documentada por el titular del certificado tipo, certificado tipo suplementario o una aprobación de materiales, de fabricación de partes, procesos y dispositivos.

b) Se prohíbe hacer anotaciones en un registro o formato requerido por el mantenimiento de una aeronave, estructura de ésta, motor de hélice, dispositivo o parte componente como reconstruido, a menos que haya sido desensamblada, limpiada, inspeccionada, reparada, armada y probada, con las mismas tolerancias y límites como un producto nuevo; empleando partes nuevas o usadas y que estén conformes con los límites y tolerancias de una parte nueva o con partes aprobadas sobre o bajo medida.

c) En caso de aeronaves que hayan sufrido daños que limiten su aeronavegabilidad, el operador deberá mantener su aeronave en tierra hasta que la AHAC emita la resolución.

d) En casos de pretender reconstruir una aeronave, el operador deberá contar con una aprobación de reconstrucción; emitida por el fabricante de la aeronave, motor, hélice o dispositivo fabricado por él, para su debida verificación y aceptación por parte de la AHAC.

RAC 43.3 PERSONAS AUTORIZADAS PARA REALIZAR MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCION Y ALTERACIONES:

a) Excepto a como se establece en este RAC43.3, se prohíbe mantener, reconstruir, alterar o realizar mantenimiento preventivo en una aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo, parte o componente a los que se aplica este RAC. Aquellos trabajos cuya realización constituyen una alteración mayor, reparación mayor o mantenimiento preventivo, están indicados en el Apéndice A.

b) El titular de una licencia de técnico en mantenimiento o licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves conforme al RACLPTA puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción (habilitación motores y aeronaves) y alteraciones (habilitación motores y aeronaves), de acuerdo con lo indicado en la regulación correspondiente, siempre que:

(1) Actúe dentro de una organización de mantenimiento aprobada (OMA RAC 145) por la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil.

(2) De conformidad con lo establecido en los párrafos 3) y 4) de esta sección, quien trabaja bajo la supervisión de un titular de una licencia de técnico en mantenimiento puede realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y las alteraciones que su supervisor le autorice a realizar, siempre que el supervisor personalmente observe el trabajo que está ejecutando hasta un grado necesario como para asegurarse que es satisfactorio y que siempre el supervisor esté en el lugar de trabajo para la realización de la consulta

(3) Actué, bajo el titular de un certificado operativo de Organización de mantenimiento aprobada puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de acuerdo con lo establecido en la Regulación de Organizaciones de mantenimiento aprobadas y de esta RAC según sea aplicable.

(4) Los trabajos de mantenimiento preventivo que se autorizarán están comprendidos en la lista del párrafo c) del Apéndice A de esta RAC.

c) El titular de una licencia de mantenimiento, puede realizar mantenimiento preventivo o menor **sin pertenecer a una organización de mantenimiento**, siempre que posea la capacitación y las facilidades requeridas para el trabajo a efectuar, tales como herramienta debidamente calibrada, documentación técnica aplicable y actualizada según el fabricante, así como las que la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil lo solicite como ser entrenamientos o

- d) habilitaciones de su licencia que este autorizado en el tipo de aeronave o helicóptero, estructura, motor o hélice y conforme al apéndice A, c) (Mantenimiento menor) de este RAC.
- e) El titular de una licencia de mantenimiento no puede realizar mantenimiento de inspecciones anuales, 100 horas o mayores frecuencias o intervalos, según el apéndice D, o mantenimiento de mayor nivel sin pertenecer a una organización de mantenimiento aprobada o aceptada por la AHAC.
- f) Un fabricante puede:
 - 1) Reconstruir o modificar una aeronave, motor, hélice o dispositivo fabricado por él de acuerdo con un certificado tipo o certificado de producción en vigencia.
 - 2) aeronave, motor, hélice o dispositivo fabricado por él conforme a una orden técnica estándar (OTE/TSO), autorización de fabricación de partes (AFP/PMA) o una especificación de proceso aprobadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y
 - 3) Realizar cualquier inspección requerida en una aeronave por él fabricada, mientras opera bajo un certificado de producción vigente o según un sistema de inspección de producción aprobado vigente para tal aeronave.
- g) Las actualizaciones de bases de datos en la aviónica instalada, que cumplan las condiciones de este párrafo no se consideran mantenimiento y podrán ser realizadas por los pilotos siempre que:
 - (1) La actualización y carga se la base de datos sea;
 - (i) Inicializada desde la cabina de vuelo;
 - (ii) Efectuada sin desmontarse la unidad de aviónica; y
 - (iii) Efectuada sin el uso de herramientas y/o equipo especial
 - (2) El piloto debe cumplir con los procedimientos del titular del certificado de tipo (o tipo suplementario) o las instrucciones del fabricante.
 - (3) El titular del certificado de operación debe poner a disposición del piloto procedimientos escritos consistentes con las instrucciones del fabricante que describan cómo:
 - (i) Realizar la actualización de la base de datos; y
 - (ii) Determinar el estado de la carga de datos.

RAC 43.5 APROBACION PARA RETORNAR A SERVICIO DESPUES DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO RECONSTRUCCION O ALTERACION

No se puede aprobar para retornar a servicio una aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo o parte componente que haya sido sometido a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración a menos que:

- (a) Las anotaciones en los registros de mantenimiento requeridos por las RACs 43.9 o 43.11 de este RAC, como sea aplicable, hayan sido efectuados;
- (b) El formulario de reparación o alteración 337 previsto en Apéndice B y autorizado o suministrado por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, haya sido llenado de la manera prescrita por éste;

- (a) Esta Sección establece las organizaciones de mantenimiento y/o personas que pueden aprobar el retorno a servicio de una aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo o parte componente después de que ha sido sometido al mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
- (b) El titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves emitida conforme al RAC LPTA y de conformidad con procedimientos aceptables para el Estado de matrícula podrá aprobar el retorno al servicio de una aeronave, motor, hélice, componente, o parte de ésta, siempre que actúe de conformidad con las condiciones indicadas en los párrafos b, c y d e la Sección 43.3. de este RAC.
- (c) El titular de un certificado de Taller Aeronáutico con habilitaciones en aeronave, motor y helice puede aprobar una aeronave, estructura, hélice, dispositivo o parte componente para retorno a servicio como está previsto en el RAC 145.
- (d) Un fabricante puede aprobar para retornar al servicio cualquier aeronave, estructura, motor, hélice, dispositivo o parte componente en el cual el fabricante haya trabajado bajo la Sección 43.3 párrafo e) del RAC 43. Sin embargo, excepto para alteraciones menores, el trabajo deberá ser realizado de acuerdo con datos técnicos aprobados por el estado de diseño o fabricación del producto aeronáutico a ser modificado, siendo aceptables para la AHAC.
- (e) El titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves emitida conforme al RAC LPTA, con licencia TMA-1, que realiza mantenimiento menor fuera de una Organización de mantenimiento aprobada y aceptada por la AHAC, debe mantener actualizada su hoja de vida y recurrencia de sus habilitaciones de aviones o helicópteros cada dos (2) año y estarán sujetos a auditorias y conforme al RAC 43.3 c y d.

(a) Anotaciones en los registros de mantenimiento.

Excepto como se indica en los párrafos b) y c) de esta Sección, quien realiza mantenimiento, mantenimiento preventivo, cambio de unidades, reconstrucción, o alteración en una aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo o parte componente, anotará en los registros de mantenimiento correspondientes, el contenido de la siguiente información:

- (1) Una descripción (o referencia a datos aceptados por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil), del trabajo realizado.
 - (2) La fecha de conclusión de los trabajos realizados.
 - (3) El nombre de quién realizó el trabajo si fuera otra distinta de la especificada en el párrafo a)
- 4) _____ de _____ esta Sección.

- (4) Si el trabajo realizado en la aeronave, estructura, motor, hélice, dispositivo o parte componente ha sido ejecutado satisfactoriamente, la firma, número y tipo de licencia y la clase de licencia que posee la persona que aprobó el trabajo. La firma constituye la aprobación para el retorno al servicio solamente para el trabajo realizado y **DEBE SER LA FIRMA ORIGINAL.**

Además de los registros requeridos por este párrafo, las inspecciones, reparaciones y alteraciones mayores deberán ser anotadas en el formulario y de la manera prescrita en el Apéndice B de esta regulación por la persona que realiza el trabajo.

- (b) Todo titular de un certificado de transportista aéreo, cuyas especificaciones de operación aprobadas requieren de un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad, deberá confeccionar un registro de mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración en aeronaves, estructuras de aeronaves, motores, hélices, dispositivos o partes componentes que él mismo opere de acuerdo con lo previsto en las regulaciones antes indicadas.
- c) Esta Sección no se aplica a personas que realicen inspecciones según un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad de acuerdo con las regulaciones respectivas aplicables.

RAC 43.10 Disposición de partes de aeronaves con vida limite

- (a) Definiciones utilizadas en esta sección. Para los fines de esta sección se aplicarán las siguientes definiciones.

Parte con vida útil limitada significa cualquier parte para la cual se especifica un límite de reemplazo obligatorio en el certificado de diseño de tipo, las Instrucciones para la Aeronavegabilidad Continuada o el manual de mantenimiento.

Condición de vida significa los ciclos acumulados, las horas o cualquier otro límite de reemplazo obligatorio de una pieza con vida útil limitada.

- (b) Remoción temporal de partes de productos con certificación de tipo. Cuando una parte con vida útil limitada se remueve temporalmente y se reinstala con el propósito de realizar mantenimiento, no se requiere ninguna disposición según el párrafo (c) de esta sección si:
- (1) La condición de vida de la parte no ha cambiado;
 - (2) La remoción y reinstalación se realiza en el mismo producto aeronáutico con número de serie; y
 - (3) Ese producto aeronáutico no acumula tiempo en servicio mientras la parte este removida
- (c) Disposición de partes removidas de productos con certificación de tipo. Excepto lo dispuesto en el párrafo b) de esta sección, después del 15 de abril de 2002, cada persona que retire una parte con vida útil limitada de un producto con certificado de tipo debe asegurarse de que la parte se controle utilizando uno de los métodos de este párrafo. El método debe impedir la instalación de la parte después de que haya alcanzado su límite de vida. Los métodos aceptables incluyen:
- (1) Sistema de mantenimiento de registros. La parte puede controlarse utilizando un sistema de mantenimiento de registros que confirme el número de parte, el número de serie y el estado de vida actual de la parte. Cada vez que se retira la parte de un producto con certificado de tipo, el registro debe actualizarse con el estado de vida actual. Este sistema puede incluir medios electrónicos, en papel u otros medios de mantenimiento de registros. El estatus de componentes

de vida límite debería contener, la vida límite del componente, el número total de horas/ciclos/tiempo calendario acumulado, y el número total de horas/ciclos/tiempo calendario remanente hasta el desmontaje de cada componente con vida límite.

- (2) Etiquetado o registro adjunto a la parte. Se puede adherir una etiqueta u otro registro a la parte. La etiqueta o registro debe incluir el número de parte, el número de serie y la condición de vida actual de la pieza. Cada vez que se retira la parte de un producto con certificado de tipo, se debe crear una nueva etiqueta o registro, o bien se debe actualizar la etiqueta o registro existente con la condición de vida actual.
 - (3) Marcado no permanente. La parte puede marcarse de manera legible utilizando un método no permanente que muestre su condición de vida actual. La condición o estado de vida debe actualizarse cada vez que la parte se remueve de un producto con certificado de tipo, o si se remueve la marca, se puede utilizar otro método para esta sección. El marcado debe realizarse de acuerdo con las instrucciones de la RAC 45. para mantener la integridad de la parte.
 - (4) Marcado permanente. La parte puede marcarse de manera legible utilizando un método permanente que muestre la condición o estado de vida actual. La condición o estado de vida debe actualizarse cada vez que la parte es removida de un producto con certificado de tipo. A menos que la parte se remueva permanentemente de su uso en productos con certificado de tipo, esta marca permanente debe realizarse de acuerdo con las instrucciones de la RAC 45 para mantener la integridad de la parte.
 - (5) Segregación. La parte puede segregarse utilizando métodos que impidan su instalación en un producto con certificado de tipo. Estos métodos deben incluir, al menos:
 - (i) Mantener un registro del número de parte, número de serie y estado de vida útil actual, y
 - (ii) Asegurarse de que la parte se almacene físicamente por separado de las partes que actualmente son elegibles para su instalación.
 - (6) Mutilación. La parte puede ser mutilada para impedir su instalación en un producto con certificado de tipo. La mutilación debe hacerse, de tal forma que la parte sea irreparable e incapaz de ser retrabajada para que parezca estar en condiciones aeronavegable
 - (7) Otros métodos. Cualquier otro método aprobado o aceptado por la AHAC.
- (d) Transferencia de partes con vida útil limitada. Cada persona que remueva una parte con vida útil limitada de un producto con certificado de tipo y luego venda o transfiera esta parte; esta se debe transferir junto con la parte, la marca, la etiqueta u otro registro utilizado para cumplir con esta sección, a menos que la pieza ha sido mutilada antes de su venta o transferencia.

RAC 43.11 Contenido, Formato y Disposición de los Registros de Inspecciones.

- (a) Anotaciones en los registros de mantenimiento:

Quien aprueba o desaprueba el retorno a servicio de una aeronave, estructura, motor, hélice, dispositivo o parte componente después de cualquier inspección ejecutada, deberá realizar anotaciones en el registro de mantenimiento del equipo, el cual debe contener la siguiente información y de acuerdo con su programa de mantenimiento aprobado:

- (1) El tipo de inspección y una breve descripción del alcance de la misma.
 - (2) Fecha de la inspección y el tiempo total en servicio de la aeronave y la lectura del tacómetro u horómetro a la fecha de la inspección, cuando sea aplicable.
 - (3) Firma, número y tipo de habilitación que posee la persona que aprueba o desaprueba el retorno a servicio de la aeronave, estructura de aeronave, motor, hélice, dispositivo, parte componente, o subpartes relacionadas.
 - (4) Excepto para inspecciones progresivas si la aeronave se encuentra aeronavegable y es aprobada para su retorno a servicio, se colocará la siguiente frase o declaración: "Certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con:(colocar tipo de inspección) y se ha determinado que está en condición aeronavegable".
 - (5) Excepto para inspecciones progresivas si la aeronave no es aprobada para su retorno a servicio a causa de falta de mantenimiento, no cumplimiento de especificaciones aplicables o directivas de aeronavegabilidad u otros datos aprobados, se debe incluir lo siguiente: "Certifico que esta aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con: (colocar tipo de inspección) y una lista de las discrepancias y elementos no aeronavegables de fecha (colocar fecha) ha sido entregada al propietario u operador de la aeronave".
 - (6) Para inspecciones progresivas, la siguiente declaración, o similar, debe incluirse: "Certifico que de acuerdo con un programa de inspección progresiva, una inspección de rutina (identificar aeronave o componentes) fue realizada y una inspección detallada (identificar componentes) fue realizada y la (aeronave o componentes) es/son (aprobados o reprobados) para su retorno a servicio.
 - (7) Si se efectúa una inspección, de acuerdo con un programa de inspección, las anotaciones en los registros de mantenimiento deben identificar el programa de inspección, la parte del programa de inspección que fue cumplida y una declaración que indique que la inspección fue realizada de acuerdo con las inspecciones y procedimientos para ese programa particular.
- (b) Listado de discrepancias y placas:

Si quien realiza cualquier inspección encuentra que la aeronave no es aeronavegable o que no cumple con los datos aplicables a su certificado tipo, directivas de aeronavegabilidad u otros datos aprobados de los cuales depende su aeronavegabilidad; esa persona debe entregar al propietario u operador de la aeronave, una lista firmada y fechada con tales discrepancias. Para aquellos elementos que se permita estar inoperativos, esa persona colocará una placa que cumpla con las regulaciones de certificación de aeronavegabilidad de la aeronave sobre cada

instrumento inoperativo y el control de cabina de cada parte del equipo inoperativo, marcándolo "INOPERATIVO" y agregará los trabajos en la lista de discrepancias o disconformidades, firmado y fechado, la cual ha sido entregada al propietario u operador.

RAC 43.12 Registros de Mantenimiento, Falsificación, Reproducción o Alteración

- (a) Será sancionado de acuerdo con la normativa aplicable, el causante directo o indirecto de:

- 1) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro o informe que se requiere hacer, mantener o usar, para mostrar el cumplimiento con cualquier requisito contemplado en esta regulación.
- 2) La reproducción con un propósito fraudulento de cualquier registro o informe indicado en esta regulación,
- 3) Cualquier alteración con fin fraudulento, de cualquier registro o informe requerido por este regulación.

RAC 43.13 Regulaciones Generales de Ejecución del Trabajo

(b) Quien ejecute mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en una aeronave, motor, hélice o dispositivo y partes componentes, usará los métodos, técnicas y prácticas descritas en el manual de mantenimiento actualizado del fabricante o las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada, preparada por su fabricante. La persona usará las herramientas, el equipo y los aparatos de prueba necesarios para asegurar la terminación del trabajo de acuerdo con las prácticas aceptadas en la industria. Si el fabricante en cuestión recomienda el equipo especial o aparatos de prueba, deberá usar ese equipo o aparatos o su equivalente aceptado por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.

(c) Quien mantenga, altere o realice mantenimiento preventivo, debe hacer el trabajo de la misma manera y como mínimo con los materiales con que fue originalmente construida la aeronave, motor, hélice o dispositivos; y

- (1) En caso de reparaciones mayores que se fundamenten en datos técnicos aceptables antes de iniciar el trabajo, se requiere la aceptación de la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil (de la aprobación emitida por el estado de diseño o estado de fabricación), que se expedirá en la Forma AHAC-337 que emite ésta, la cual se debe adjuntar al proyecto de reparación.
- (2) Si se trata de reparaciones mayores que se fundamentan en datos técnicos aprobados, antes de iniciar el trabajo, se requiere de la aceptación de la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil en la Forma AHAC-337, la cual se adjuntara a los documentos técnicos asociados.
- (3) En caso de modificaciones mayores se requiere de la aceptación (de los datos técnicos aprobados) previa de Agencia Hondureña de Aeronautica Civil en la Forma AHAC-337 (Se aceptarán únicamente modificaciones que provengan de un STC, de acuerdo con la RAC 21.152.).

(b) Disposiciones especiales para titulares de certificados de transportista aéreo y certificados de operación.

Salvo que se determine de otra manera por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, constituyen un medio aceptable de cumplimiento de esta Sección, los métodos, técnicas y prácticas, contenidas en el manual de mantenimiento o la parte del manual de mantenimiento aprobado para el titular de un certificado de operador aéreo (COA) con especificaciones de operación (que le sean requeridas y un programa de mantenimiento e inspección de aeronavegabilidad continuada).

RAC 43.15 Regulaciones Adicionales de Ejecución para las Inspecciones.

- (a) Generalidades: El inspector que realiza una inspección de acuerdo con lo indicado en las regulaciones aplicables deberá:
 - (1) Realizar la inspección para determinar si la aeronave o la parte (s) de la misma que se encuentran en inspección reúnen los requisitos aplicables de aeronavegabilidad; y
 - (2) Realizará la inspección de acuerdo con las instrucciones y procedimientos establecidos en el programa de inspección de la aeronave que está siendo inspeccionada.
- (b) Helicópteros: Quien realiza una inspección en un helicóptero, deberá inspeccionar los siguientes sistemas, de acuerdo con el manual de mantenimiento o instrucciones para aeronavegabilidad continuada emitidas por el fabricante y relacionados con:
 - (1) Ejes de transmisión de potencia o sistemas similares.
 - (2) La caja de engranajes de transmisión del rotor principal, por defectos evidentes.
 - (3) El rotor principal y la sección central (o área equivalente).
 - (4) El rotor auxiliar en helicópteros (rotor de cola).
- (c) Inspecciones anuales y de 100 horas.
 - (1) Quien realiza una inspección anual o de 100 horas deberá usar el formulario correspondiente mientras realiza la inspección. El formulario puede ser de un formato particular, suministrado por el fabricante del equipo que está siendo inspeccionado u obtenido de la Agencia Hondureña Aeronáutica Civil para el caso de inspección anual. Esta lista de registro deberá tener el alcance y detalle de los elementos contenidos del apéndice D de esta regulación y el párrafo b) de esta Sección
 - (2) Quien aprueba para retornar a servicio una aeronave impulsada por motor recíproco después de una inspección anual o de 100 horas antes de otorgar la aprobación, hará funcionar el motor o motores, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, a fin de determinar sus rendimientos y condiciones de funcionamiento:
 - (i) Potencia de salida (RPM estática punto fijo y el mínimo);
 - (ii) Magnetos;
 - (iii) Presión de aceite y combustible;
 - (iv) Temperatura de cilindros y temperatura de aceite.
 - (3) Quien aprueba para retornar a servicio una aeronave impulsada por motor de turbina para retornar a servicio después de una Inspección Anual, una de 100 horas o inspección progresiva antes de la aprobación, hará funcionar el motor o los motores para determinar el funcionamiento satisfactorio de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.
 - (4) El taller aeronáutico u organización de mantenimiento aprobada autorizado para efectuar una inspección anual, debe mantener los registros de mantenimiento a fin de demostrar de que la

aeronave fue retornada a servicio después de haber pasado por un proceso de Inspección Anual y cumple con el RAC -43.

(d) Inspección progresiva:

- (1) Quien ejecuta una inspección progresiva, cuando se inicie ésta, inspeccionará completamente la aeronave mediante una inspección tipo cien horas, excepto que el sistema sea adoptado en una aeronave nueva. Después de esta inspección inicial, deberán ser conducidas inspecciones detalladas y de rutina como está previsto en la planificación de las inspecciones progresivas. Las inspecciones de rutina consisten en el examen visual o chequeo de los dispositivos, de la aeronave, componentes y sistemas tanto como sea posible sin el desmontaje de éstos.

Las inspecciones detalladas consisten en un examen completo de los dispositivos, la aeronave y sus componentes y sistemas, incluyendo el desensamble tal como sea necesario. Para los efectos de este párrafo, el repaso mayor (overhaul) de un componente o sistema se considera como una inspección detallada.

- (2) Si la aeronave está lejos del taller donde normalmente se efectúan las inspecciones, un taller aeronáutico habilitado o el fabricante de la aeronave puede efectuar las inspecciones de acuerdo con los procedimientos y usando los formularios de quien realice la inspección.

RAC 43.16. Limitaciones de Aeronavegabilidad

Quien efectúa una inspección u otro mantenimiento especificado en la Sección de limitaciones de aeronavegabilidad del manual de mantenimiento del fabricante o en las instrucciones para aeronavegabilidad continuada, realizará las Inspecciones u otro mantenimiento de acuerdo con esa Sección o de acuerdo con las especificaciones de operación aprobadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.

APENDICE A
ALTERACIONES MAYORES, REPARACIONES MAYORES Y MANTENIMIENTO MENOR

a) ALTERACIONES MAYORES

1) Alteraciones mayores de la estructura.

Las alteraciones de las partes siguientes y las alteraciones de los siguientes tipos, cuando no están listadas en las especificaciones de la aeronave emitidas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, son alteraciones mayores de la estructura:

- (i) Alas
- (ii) Superficies de empenajes
- (iii) Fuselaje
- (iv) Bancadas del motor
- (v) Sistema de control
- (vi) Tren de aterrizaje
- (vii) Casco o flotadores
- (viii) Elementos de una estructura que incluyen: largueros, costillas, fijaciones, amortiguadores, capotas, fuselados, armazón, montantes y contrapesos de balanceo.
- (ix) Sistema actuador hidráulico y eléctrico de componentes.
- (x) Palas del rotor.
- (xi) Cambios al peso vacío o balanceo en vacío que causan un incremento del peso máximo certificado o cambios en los límites del centro de gravedad de la aeronave.
- (xii) Cambios al diseño básico de los sistemas de combustible, aceite, enfriamiento, calefacción, presurización de cabina, eléctrico, hidráulico, deshielo o sistema de escape.
- (xiii) Los cambios en ala o en las superficies de control fijas o movibles que puedan producir características de vibración y cabeceo.

2) Alteraciones mayores en el motor

Las siguientes alteraciones del motor cuando no están listadas en las especificaciones del motor emitidas o legitimadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, son alteraciones mayores del motor.

- (i) La conversión de un motor de aviación a partir de un modelo aprobado a otro, comprende los cambios en la relación de compresión, en la caja de reducción de la hélice, de la relación de engranaje impulsor o de la sustitución de las partes principales del motor que requieran un reacondicionamiento extenso y prueba del motor.

- (ii) Los cambios al motor por reemplazo de sus partes estructurales con otras que no son suministradas por el fabricante original o aquéllas que no son aprobadas específicamente por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.
- (iii) Instalación de un accesorio que no está aprobado para el motor.
- (iv) La remoción de accesorios que están indicados como equipo necesario en la especificación de la aeronave o en la del motor.
- (v) Instalación de partes estructurales diferentes al tipo de partes aprobadas para la instalación.
- (vi) Conversiones de cualquier clase con el propósito de usar combustible de una categoría u octanaje diferente que el listado en las especificaciones del motor.

3) Alteraciones mayores de hélices.

Las siguientes alteraciones de una hélice cuando no están autorizadas en las especificaciones de la misma, emitidas o aceptadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, son alteraciones mayores:

- (i) Cambios en el diseño de las palas.
- (ii) Cambios en el diseño del núcleo de la hélice.
- (iii) Cambios en el diseño del sistema de control (gobernador).
- (iv) Instalación de un sistema de control de hélice (gobernador) o de puesta en bandera.
- (v) Instalación de un sistema de deshielo de la hélice.
- (vi) Instalación de partes no aprobadas para la hélice.

4) Alteraciones mayores de dispositivos o accesorios.

Alteraciones en el diseño básico que no están hechas de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del dispositivo o accesorio, o de acuerdo con las directivas de aeronavegabilidad de la Autoridad de Aviación Civil son alteraciones mayores de dispositivos o accesorios. Además, los cambios en el Diseño Básico del equipo de radio comunicación y del equipo de navegación aprobado bajo certificación tipo o una OTE que tienen efecto en la frecuencia, estabilidad, nivel de ruido, sensibilidad, selectividad, distorsión, falsa emisión, recepción, características AVC o la habilidad para satisfacer las condiciones de la prueba en el medio ambiente y con otros cambios que tengan un efecto en el rendimiento del equipo, son también alteraciones mayores.

b) REPARACIONES MAYORES

1) Reparaciones mayores de estructura:

Las reparaciones de las siguientes partes de una estructura y la reparación de los siguientes tipos que comprendan: el aumento de resistencia, de refuerzos, empalmes y la fabricación de miembros estructurales primarios o sus reemplazos, y cuando el reemplazo incluye remachar y/o soldar las partes afectadas, son reparaciones mayores estructurales.

- (i) Vigas cajón
- (ii) Alas o superficies de control monocasco o semi-monocasco.

- (iii) Larguerillos o cuerdas de ala.
- (iv) Largueros
- (v) Empalmes del larguero de ala.
- (vi) Partes de vigas armadas
- (vii) Vigas con alma de poco espesor
- (viii) Miembros de la quilla y de la parte superior (lomo) de los flotadores o de los cascos.
- (ix) Miembros de chapa corrugada sometidos a compresión y que actúan en forma equivalente al larguero de las alas o a los de las superficies de cola.
- (x) Costillas principales del ala y miembros sometidos a compresión.
- (xi) Montantes de ala y de superficies de cola.
- (xii) Bancada de motor
- (xiii) Largueros de fuselaje
- (xiv) Miembros de la armazón laterales, horizontales o cuaternas.
- (xv) Rieles y soportes angulares de sillas.
- (xvi) Montantes del tren de aterrizaje.
- (xvii) Ejes
- (xviii) Ruedas
- (xix) Esquíes y soportes para esquíes.
- (xx) Las partes del sistema de control como: columna de control, pedalera, ejes, soporte angular o contrapesos externos de los alerones.
- (xxi) Reparaciones que comprenden la sustitución del material.
- (xxii) Reparación de áreas de metal o madera terciada dañadas que excedan de 15 cm. (6 pulgadas) en cualquier dirección.
- (xxiii) Reparaciones de partes del recubrimiento, realizando soldaduras adicionales.
- (xxiv) Empalmes del recubrimiento.
- (xxv) Reparación de tres o más costillas adyacentes del ala o de la superficie de control, o el borde ataque de alas y superficies de control entre esas costillas adyacentes.

- (xxvi) Reparación del recubrimiento de tela en un área mayor que aquélla requerida para reparar dos costillas adyacentes.
- (xxvii) Reemplazo de telas de recubrimiento sobre partes cubiertas con tela, tales como alas, fuselaje, estabilizador o superficies de control.
- (xxviii) Reparaciones, incluyendo la recolocación de tanques de combustible y aceite, ya sean integrales o removibles.

2) Reparaciones mayores del motor:

Reparaciones de las siguientes partes de un motor y reparaciones de los siguientes tipos, son reparaciones mayores:

- (i) Separación o desmontaje del sumidero o un cigüeñal de un motor a pistón equipado con un sobrealimentado integral.
- (ii) Separación o desmontaje del sumidero o un cigüeñal de un motor a pistón equipado con una reducción a engranajes, de un tipo diferente a la de engranajes rectos.
- (iii) Reparaciones especiales de las partes estructurales del motor por medio de soldaduras, metalizados u otros métodos.

3) Reparaciones mayores de hélices:

Reparaciones sobre una hélice de los siguientes tipos son reparaciones mayores.

- (i) Cualquier reparación o enderezamiento de las palas de acero.
- (ii) Reparación o maquinado de núcleos de acero.
- (iii) Acortamiento de palas.
- (iv) Restitución de puntera de hélices de madera.
- (v) Reemplazo de laminados exteriores sobre hélices de madera de paso fijo.
- (vi) Reparación de agujeros ovalizados para ejes en el núcleo de hélices de madera de paso fijo.
- (vii) Trabajo de incrustación sobre palas de madera.
- (viii) Reparación de palas de material compuesto.
- (ix) Restitución de punteras metálicas en palas.
- (x) Restitución de cubierta de plástico.
- (xi) Reparación de sistemas de control (gobernador) de hélice.
- (xii) Reparación general de hélice de paso variable.

(xiii) Reparaciones de huecos profundos en los bordes: abolladuras, cortes, marcas, etc. y enderezado de palas de aluminio.

(xiv) Reparación o reemplazo de elementos internos de las palas.

4) Reparaciones mayores de dispositivos o accesorios:

Las reparaciones de los siguientes tipos para dispositivos o accesorios son reparaciones mayores.

(i) Calibración y reparación de instrumentos.

(ii) Calibración de equipo de radio.

(iii) Rebobinado de la bobina de campo, de un accesorio eléctrico.

(iv) Desarme completo de válvulas hidráulicas de potencia complejas.

(v) Reparación general de los carburadores del tipo de presión y de bombas de tipo presión de combustible, aceite y fluido hidráulico.

c) MANTENIMIENTO MENOR:

El mantenimiento menor una vez demostrado que no implica operaciones complejas de armado está limitado al siguiente trabajo:

(i) Desmontaje, instalación y reparación de llantas del tren de aterrizaje.

(ii) Restitución de cuerdas de amortiguación elásticas sobre el tren de aterrizaje.

(iii) Mantenimiento de los amortiguadores de soporte del tren de aterrizaje por el agregado de aceite, nitrógeno o ambos.

(iv) Mantenimiento de los rodamientos pertenecientes a las ruedas del tren de aterrizaje, mediante limpieza y engrase.

(v) Sustitución de: alambres de seguridad, elementos de frenado o pasadores de seguridad.

(vi) Lubricación que no requiere el desmontaje de elementos no estructurales tales como: tapas de inspección, capotas de motor y fuselados.

(vii) Hacer parches simples de tela, que no requieran refuerzos de costura, o la sustitución de superficies de control o partes estructurales. En el caso de globos, hacer pequeñas reparaciones de tela a la cubierta (de acuerdo con las instrucciones del fabricante del globo), no requiriendo la sustitución o reparación de cintas de carga.

(viii) Llenado de fluido hidráulico en el tanque de reserva hidráulica.

(ix) Terminación del revestimiento de: fuselaje, canastas de globos, superficies de ala y cola (excluyendo superficie de control balanceada), estructuras fuseladas, tapas, tren de aterrizaje, cabina o compartimiento interior de cabina, cuando no se requiere la remoción o desmontaje de cualquier estructura primaria o sistema operativo.

- (x) Aplicación de materiales de protección o preservantes a componentes sin necesidad de desmontar cualquier estructura primaria o sistema operativo que esté relacionado y donde tal revestimiento de protección no esté prohibido o no contraría las buenas prácticas.
- (xi) Reparación de tapicería o accesorios decorativos del interior de la cabina de pasajeros, cabina de piloto o canastas de globo, cuando la reparación no requieren ser desmontadas de ninguna estructura principal o sistema operativo, no interfiera con éste último o afecte la estructura principal de la aeronave.
- (xii) Hacer pequeñas reparaciones simples a estructuras fuseladas, placas de recubrimiento, cubiertas, pequeños parches y refuerzos que no cambien el perfil, como para no interferir en el adecuado flujo de aire.
- (xiii) Reparación de marcos de ventanas donde el trabajo no afecte la estructura o interfiera con cualquier sistema operativo, tales como controles, equipos eléctricos, etc.
- (xiv) Reemplazo de cinturones de seguridad.
- (xv) Sustitución de asientos o partes de éstos, con reemplazo de partes aprobadas para la aeronave en cuestión, no involucrando el desmontaje de cualquier estructura principal o sistema operativo.
- (xvi) Análisis de fallas y la reparación de los circuitos rotos en el cableado de los circuitos de la luz de aterrizaje.
- (xvii) Reemplazo de: lámparas, reflectores y lentes de las luces de posición y de aterrizaje.
- (xviii) Reemplazo de ruedas y esquiés, cuando el cómputo de peso y balance no esté incluido.
- (xix) Reemplazo de cualquier tapa que no requiera el desmontaje de la hélice o desconexión de sistemas de control de vuelo.
- (xx) Reemplazo o limpieza de bujías, control y ajuste de la corrección de la clarencia entre electrodos (luz de las mismas).
- (xxi) Reemplazo de cualquier conexión de mangueras, excepto conexiones hidráulicas.
- (xxii) Reemplazo de las líneas de combustible prefabricadas
- (xxiii) Limpieza o reemplazo de los filtros de aceite y de combustible.
- (xxiv) Limpieza remoción e instalacion de las baterías.
- (xxv) Limpieza de la luz piloto del quemador y de las toberas principales de los globos, de acuerdo con las instrucciones del fabricante del globo.
- (xxvi) Reemplazo o ajuste de los retenedores estándares no estructurales que tienen incidencia en las operaciones.
- (xxvii) El intercambio de las canastas y quemadores de los globos cuando la canasta o el quemador es designado como intercambiable en las hojas de datos técnicos del certificado tipo del globo, la canasta y los quemadores son diseñados específicamente para una remoción e instalación rápida.

(xxviii) La instalación de un dispositivo para evitar la pérdida de combustible y para reducir el diámetro de la boca de llenado del tanque de combustible, siempre que el dispositivo especificado forme parte de las hojas de datos técnicos del certificado tipo de la aeronave dadas por el fabricante, y que éste haya dado instrucciones aprobadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil para la instalación del dispositivo especificado y que dicha instalación no comprenda el desensamblado de la boca existente de llenado del tanque.

(xxix) Remoción, verificación y reemplazo de los detectores magnéticos.

(xxx) Las tareas de inspección y mantenimiento indicadas y específicamente identificadas como mantenimiento preventivo en un certificado tipo en una aeronave de categoría primaria y el programa de mantenimiento preventivo cuando se realicen en una aeronave de categoría primaria, siempre que:

(1) Estas se realicen por el titular de por lo menos un certificado de piloto privado, quien funge como el propietario registrado (incluyendo conductores) de la aeronave afectada y que posee un certificado de competencia para el avión afectado:

- a) Emitido por una escuela aprobada;
- b) Emitido por el titular de un certificado de producción para esa aeronave de categoría primaria que tenga un programa de entrenamiento especial aprobado.
- c) Emitido por otra entidad que tenga un curso aprobado por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil; y

(2) Las inspecciones y tareas de mantenimiento se realicen de acuerdo con las instrucciones contenidas en el programa de inspecciones especiales y de mantenimiento preventivo aprobado como parte del diseño tipo de la aeronave o diseño de tipo suplementario.

Nota: aeronave categoría Primaria se refiere a todo monomotor, con número de asiento no mayor de 4 (incluyendo el del piloto) y con peso máximo de despegue no mayor de 1,225 Kilogramos.

(xxxi) Remoción y reemplazo de los dispositivos integrales de comunicación, navegación montados en el panel de instrumentos frontal que utilicen conectores montados en bandejas que conecten la unidad cuando ésta sea instalada en el panel de instrumentos (excluyendo los sistemas de control de vuelo automáticos, respondedores y DME. La unidad aprobada debe ser diseñada para su remoción o instalación con facilidad y frecuencia, debiéndose suministrar las instrucciones pertinentes. Antes de hacer uso de la unidad se debe realizar un chequeo operacional.

Las bases de datos integrales (en software) de navegación del control de tránsito aéreo montadas en el panel de instrumentos frontal (excluyendo los sistemas de control de vuelo automático, respondedores y DME, siempre que no se requiera el desarmado de la unidad y se suministren las instrucciones pertinentes. Antes de utilizar la unidad, se debe realizar un chequeo operacional de acuerdo con las RACs aplicables de la regulación.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE B
REGISTRO DE REPARACIONES Y ALTERACIONES MAYORES

a) Salvo de lo especificado en los párrafos b), c) y d) de este Apéndice, todo taller u organización de mantenimiento autorizado para llevar a cabo una reparación o una alteración mayores deberá:

- 1) Seguir los pasos requeridos por el RAC 43.13 según aplique, una vez autorizado y ejecutado el trabajo correspondiente, continuar con los pasos subsiguientes.
- 2) Llenar la Fórmula AHAC-337 de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil por lo menos en duplicado, y
- 3) Suministrar una copia de este formulario firmado al propietario del avión; y
- 4) Remitir una copia de este formulario a la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil dentro de las 48 horas posteriores a que la aeronave, estructura, motor, hélice o componente haya sido aprobado para el retorno a servicio.

b) Para reparaciones mayores hechas con el manual o especificaciones aceptables; un taller aeronáutico u organización de mantenimiento autorizado puede en lugar de cumplir con los requisitos del párrafo a):

- 1) Utilizar la orden de trabajo del cliente en la cual la reparación es registrada;
- 2) Suministrar al propietario del avión una copia firmada de la orden de trabajo y mantener una copia por lo menos por dos años a partir de la fecha en que la aeronave, la estructura, el motor, la hélice o el componente es aprobado para el retorno a servicio.
- 3) Suministrar al propietario de la aeronave el documento de aprobación de mantenimiento firmado por un representante autorizado del taller de reparación con la información siguiente incorporada:
 - (i) Identificación de la aeronave, estructura, motor, hélice o componente.
 - (ii) Si es una aeronave, la marca, modelo, número de serie, nacionalidad matrícula y ubicación del área reparada.
 - (iii) Si es una estructura, el motor, hélice o componente, suministrar el nombre del fabricante, nombre de la parte, modelo y números de serie (si existen).
- 4) Incluya lo siguiente o un enunciado similar:

“La aeronave, estructura, motor, hélice o componente identificado anteriormente fue reparado e inspeccionado de conformidad con las regulaciones vigentes de Honduras y está aprobado para retornar al servicio.

Los detalles relacionados con la reparación están archivados en este taller de reparación bajo la Orden de Trabajo número: _____.

Fecha: _____ Firmado: _____

c) Para situaciones donde existan tanques de combustible adicionales instalados dentro del compartimiento de pasajeros o de equipaje, la persona que realice el trabajo y la que está autorizada para aprobarlo, se rige por la Sección 43.7, deberán llenar la Fórmula AHAC-337 en triplicado por lo menos con una copia que deberá colocarse a bordo de la aeronave como se especifica en la regulación correspondiente. Las copias remanentes se distribuirán como se requiera por el párrafo a) 2) y 3).

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE C RESERVADO

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE "D"

ALCANCE Y DETALLE DE ELEMENTOS (SEGUN SEA APLICABLE A LA AERONAVE EN PARTICULAR), Y A SER INCLUIDOS EN LAS INSPECCIONES ANUALES Y DE 100 HORAS

- a) Quien esté autorizado para realizar una inspección anual o de 100 horas deberá, antes de dicha inspección, abrir todas las tapas de inspección, puertas de acceso, fuselados y las capotas. Limpiará totalmente la aeronave como también el / los motor (es).
- b) Quien esté autorizado para realizar una Inspección anual o de cien horas inspeccionará (cuando corresponda) los siguientes componentes del conjunto del fuselaje o casco:
 - 1) Entelado y revestimiento: por deterioros, deformaciones, u otra evidencia de fallas, y fijaciones defectuosas o inseguras de los soportes y herrajes.
 - 2) Sistemas y componentes: para determinar instalación incorrecta, defectos visibles u operación incorrecta.
 - 3) Recubrimiento, colectores de combustible, tanques de lastre y partes relacionadas, para determinar condiciones defectuosas.
- c) Quien esté autorizado para efectuar una inspección anual o de 100 horas, inspeccionará (cuando corresponda) los siguientes componentes del conjunto de cabina y puesto de pilotaje:
 - 1) Generalmente - Por la falta de limpieza y la pérdida de equipo que pudiera hacer fallar los controles.
 - 2) Los asientos y cinturones de seguridad, determinando si existen defectos aparentes y si están en malas condiciones.
 - 3) Las ventanillas y parabrisas: Para determinar si existe deterioro y/o rotura en los mismos.
 - 4) Los instrumentos: Para determinar si el estado, montaje y marcación es defectuosa y (cuando corresponda) por operación inadecuada.
 - 5) Los mandos de vuelo y del motor: determinando si la instalación o la operación es inadecuada.
 - 6) Baterías: determinando si es correcta su instalación y carga.
 - 7) A todos los sistemas: Por instalación inadecuada, malas o deficientes condiciones generales, defectos aparentes u obvios, e inseguridad en la sujeción.
- d) Quien esté autorizado para efectuar una inspección anual o de 100 horas inspeccionará (cuando corresponda) los componentes del grupo motor y capotas de la siguiente forma:
 - 1) Zona del motor: evidencia visible de pérdida de aceite, combustible o líquido hidráulico y determinar, si es posible, los orígenes de tales pérdidas.
 - 2) Pasadores y tuercas: verificación de torque incorrecto y defectos obvios.
 - 3) Parte interna del motor: Revisión de compresión de cilindros y por presencia de partículas metálicas o cuerpos extraños en los filtros y en el tapón de drenaje del sumidero. Si ocurre una compresión débil debido a condiciones internas no apropiadas y por tolerancias inadecuadas.

- 4) Bancada del motor: por fisuras y por flojedad entre motor bancada y bancada estructura.
 - 5) Amortiguadores flexibles de vibración: por mala condición y deterioro.
 - 6) Mandos del motor: por defectos, inadecuado recorrido e incorrecto aseguramiento.
 - 7) Tuberías, mangueras y abrazaderas: por fugas, deterioro y sujeción.
 - 8) Tuberías de drenaje: por reventaduras, defectos, fijación incorrecta.
 - 9) Accesorios: por defectos y seguridad del montaje.
 - 10) Todos los sistemas: por instalación inadecuada, mala condición general, defectos o fijación defectuosa.
 - 11) Capotas: por reventaduras y/o defectos.
- e) Quien esté autorizado para efectuar una inspección anual o de 100 horas inspeccionará (cuando corresponda) los siguientes componentes del grupo tren de aterrizaje:
- 1) Cada unidad: por malas condiciones e inseguridad de la sujeción.
 - 2) Dispositivos amortiguadores: por inadecuado nivel de fluido.
 - 3) Sistema articulado, armazón y miembros: por desgaste, fatiga o deformación.
 - 4) Mecanismo de retracción y seguro: por operación inadecuada.
 - 5) Líneas hidráulicas: por fuga.
 - 6) Sistema eléctrico: por rozamiento e inadecuada operación de interruptores.
 - 7) Ruedas: por reventaduras, defectos, condiciones de sujeción y estado de los cojinetes.
 - 8) Llantas: por desgaste excesivo o cortes.
 - 9) Frenos: por ajuste inadecuado.
 - 10) Flotadores y esquíes: por sujeción insegura y por defectos obvios o aparentes.
- f) Quien efectúe una inspección anual o de 100 horas inspeccionará (cuando corresponda) todos los componentes del ala y ensamble de la sección central por malas condiciones, entelado o revestimiento, por deterioro, deformación, o que dé evidencia de falla, o inseguridad de la fijación.
- g) Quien efectúe una inspección anual o de 100 horas, inspeccionará (cuando corresponda) todos los componentes y sistemas que integren el conjunto completo de empenaje, por malas condiciones, deterioro del entelado o revestimiento, deformación, evidencias de falla o inseguridad de fijación, instalación inadecuada de componentes e inadecuada operación del sistema.
- h) Quien efectúe una inspección anual o de 100 horas, inspeccionará (cuando corresponda), los siguientes componentes del grupo de la hélice:
- 1) Ensamble de la hélice: por picaduras, defectos de unión o pérdida de aceite.
 - 2) Perno: por torque inapropiado y pérdida de seguridad.

-
- 3) Dispositivos antihielos: por inadecuada operación y defectos obvios.
 - 4) Mecanismos de control: por inadecuada operación, falta de seguridad en el montaje y desplazamiento restringido.
- i) Quien efectúe una inspección anual o de 100 horas, inspeccionará (cuando corresponda) los siguientes componentes del grupo de radio.
- 1) Radio y equipo electrónico: por inadecuada instalación y montaje inseguro.
 - 2) Cableado y conductos eléctricos: por inadecuado encauce, inseguridad en el montaje y defectos obvios.
 - 3) Conexión y blindaje: por inadecuada instalación y mala condición.
 - 4) Antena, incluyendo el mástil de la antena: por mala condición, montaje inseguro e inadecuada operación.
- j) Quien esté autorizado para efectuar una inspección anual o de 100 horas, inspeccionará (cuando corresponda) cada conjunto de elementos diferentes que estén instalados y que no estén cubiertos de alguna manera por este listado, para verificar su instalación y si su operación es inadecuada.
- k) Quien efectúe una inspección anual o de 100 horas evaluará e inspeccionará según corresponda lo siguiente:
- 1) El cumplimiento de directivas de aeronavegabilidad aplicables a la aeronave, motor, hélice o componente.
 - 2) El cumplimiento de Boletines de Servicio aplicables.
 - 3) El cumplimiento de trabajos especiales del Programa de Mantenimiento o ítems previstos por el fabricante en el Manual de Mantenimiento, aplicables a la aeronave conforme a su tiempo total, ciclos totales, aterrizajes y/o tiempo calendario.
 - 4) Revisión de componentes con vida límite (tiempo entre el repaso mayor y tiempo calendario, etc.) y
 - 5) Revisión de componentes con vida de retiro.
 - 6) Revisión de la aeronave contra los datos técnicos del certificado tipo.
 - 7) Revisión de la aeronave contra los datos técnicos del certificado tipo.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APENDICE E ENSAYOS E INSPECCION DEL SISTEMA ALTIMETRICO

Quien ejecute pruebas e inspecciones del sistema altimétrico debe cumplir con lo siguiente:

a) Sistema de presión estática:

- 1) Verificar que la línea esté libre de humedad y obstrucciones.
- 2) Determinar que la pérdida esté dentro de las tolerancias establecidas para el sistema altimétrico que corresponda.
- 3) Determinar que el calentador de toma estática si se instaló, está operativo.
- 4) Asegurarse que ninguna alteración o deformación de la superficie de la estructura puede afectar la relación entre la presión del aire en el sistema de presión estática y el valor verdadero de la presión estática del medio ambiente en cualquier condición de vuelo.

b) Altimetro:

- 1) Probarlo en un taller aprobado, de acuerdo con lo siguiente: Salvo que se especifique de otro modo, cada prueba de funcionamiento debe ser realizada con el instrumento sometido a vibración. Cuando las pruebas son realizadas en condiciones de temperatura bastante diferentes de la temperatura ambiente, aproximadamente de 25 grados centígrados, se debe permitir una tolerancia en dicha variación a partir de la condición especificada:

- (i) Error de escala: Con la escala de presión barométrica en 1013.2 MLB (29.92 pulgadas de mercurio), el altímetro deberá ser sometido sucesivamente a las presiones correspondientes a la altitud especificada en la Tabla 1 hasta la altitud máxima que normalmente se espera de la operación de la aeronave, para la cual el altímetro ha de ser instalado. La reducción de la presión debe ser llevada a cabo a una velocidad que no exceda los 6.096 m por minuto (20 000 pies por minuto), hasta casi aproximadamente los 609,6 m (2000 pies) del punto de prueba. El punto de prueba deberá aproximarse hasta un régimen compatible con el equipo de prueba.

El altímetro debe ser mantenido a la presión correspondiente en cada punto de prueba al menos por 1 minuto, y no más de 10 minutos, antes de tomar la lectura. El error en todos los puntos de prueba no deberá exceder las tolerancias especificadas en Tabla 1.

- (ii) Histéresis: La prueba de histéresis debe comenzar no más de 15 minutos después de la exposición inicial del altímetro a la presión correspondiente al límite superior de la prueba de error de escala descrita en el párrafo (i), y mientras el altímetro esté a esa presión, la prueba de histéresis debe comenzar. La presión debe ser incrementada en un porcentaje que simule un descenso en la altitud a una velocidad de 1524 a 6096 m por minuto (5000 a 20000 pies por minuto) hasta alcanzar los 914,4 m (3000 pies) del primer punto de prueba (50% de la altitud máxima). Luego, al punto de prueba se debería aproximar a una velocidad de 914,4 m por minuto (3000 pies por minuto).

El altímetro debe mantenerse a esta presión por lo menos durante 5 minutos, pero no más de 15 minutos antes de que se tome la lectura. Después de haber sido tomada la lectura, la presión debe ser incrementada aún más, en la misma forma anterior, hasta que se alcance la presión correspondiente al segundo punto de prueba (40% de la altitud máxima). El altímetro debe ser mantenido a esta presión al menos por 1 minuto, pero no mas de 10 minutos antes que la lectura sea tomada. Después que la lectura sea tomada, la presión debe continuar incrementándose en la misma forma anterior, hasta que se alcance la presión atmosférica. La lectura del altímetro en

cualquiera de los dos puntos de prueba no debe variar mucho más de la tolerancia especificada en la Tabla II de la lectura del altímetro para la correspondiente altitud registrada durante la prueba de error de escala prescrita en el párrafo b) i).

- (iii) Efecto posterior: No más de cinco minutos después de la finalización de la prueba de histéresis descrito en b) ii), la lectura del altímetro (corregido por cualquier cambio de presión atmosférica) no debe variar de la lectura de la presión atmosférica original en valores mayores a los de tolerancia especificados en Tabla II.
- (iv) Fricción: El altímetro debe ser expuesto a un régimen continuo de disminución de la presión de aproximadamente 228,6 m por minuto (750 pies por minuto). A cada altitud listada en la Tabla III, el cambio en la lectura de la aguja indicadora después de la vibración no deberá exceder a la correspondiente tolerancia indicada en la Tabla III:
- (v) Fuga de la caja: La fuga de la caja del altímetro, cuando la presión dentro de él corresponda a una altitud de 5486,4 m (18.000 pies), no debe cambiar la lectura del altímetro en un valor mucho mayor que la tolerancia indicada en la Tabla II durante un intervalo de un minuto.
- (vi) Error de escala barométrica: A presión atmosférica constante, la escala barométrica debe ser ajustada a cada una de las presiones (dentro del rango de ajuste) que estén listadas en la Tabla IV y causará que la aguja indique la diferencia de altitud equivalente indicada en la Tabla IV, con una tolerancia de 7,62 m (25 pies).

2) Los altímetros que son del tipo computadora de información de aire de alguna manera de acuerdo con las especificaciones desarrolladas por el fabricante, si éstas son aceptadas por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.

c) Equipo automático de información, de presión, altitud y el sistema integrado de prueba del respondedor de ATC (ATC transpondedor). La prueba deberá ser llevada a cabo por una persona calificada bajo las condiciones especificadas en el párrafo (a). La medición del sistema automático de altitud presión a la salida del respondedor de ATC, cuando es interrogado en Modo C, debe ser realizada sobre un número suficiente de puntos de prueba, para asegurarse que el equipo de registro de altitud, el altímetro y los respondedores del ATC cumplen con las funciones deseadas al ser instalados en la aeronave.

La diferencia entre la información de salida automática y la indicada en el altímetro no debe exceder de 38,1 m (125 pies).

d) Registros: Se debe cumplir con lo convenido en la Sección 43.9 del RAC 43 en su contenido, forma y disposición de los registros. La persona que realice las pruebas del altímetro deberá registrar en él la fecha y la máxima altitud a la que ha sido probado y las personas que aprueben el avión para su retorno a servicio anotarán esta información en su historial o en otro registro permanente.

NOTA: Ver las Tablas I, II, III y IV tanto en pies como en metros.

TABLA 1		
ALTITUD (Metros)	PRESION EQUIVALENTE (Pascal)	TOLERANCIA (Metros)
-304.8	$91,59 \times 10^{-4}$	6.0
0.0	$88,35 \times 10^{-4}$	6.0
152.4	$86,77 \times 10^{-4}$	6.0
394.8	$85,21 \times 10^{-4}$	6.0
47.2	$83,67 \times 10^{-4}$	7.6
609.6	$82,15 \times 10^{-4}$	7.1
914.4	$79,19 \times 10^{-4}$	9.1
1219.2	$76,31 \times 10^{-4}$	10.6
1828.8	$70,80 \times 10^{-4}$	12.1
2438.4	$65,63 \times 10^{-4}$	18.2
3048.0	$60,76 \times 10^{-4}$	24.3
3657.6	$56,19 \times 10^{-4}$	27.4
4267.2	$51,90 \times 10^{-4}$	30.4
4876.8	$74,88 \times 10^{-4}$	33.5
5486.4	$44,12, \times 10^{-4}$	36.5
6096.0	$40,60 \times 10^{-4}$	39.6
6705.6	$37,31 \times 10^{-4}$	42.6
7620.0	$32,79 \times 10^{-4}$	47.2
9144.0	$62,23 \times 10^{-4}$	54.8
10668.0	$20,79 \times 10^{-4}$	62.4
12192.0	$16,35 \times 10^{-4}$	70.1
13716.0	$12,86 \times 10^{-4}$	77.7
15240.0	$10,11 \times 10^{-4}$	85.3

TABLA I		
ALTITUD (Pies)	PRESION EQUIVALENTE (Pulgadas de Hg)	TOLERANCIA ± (Pies)
-1000	31.018	20
0	29.921	20
500	29.385	20
1000	28.856	20
1500	28.335	25
2000	27.821	30
3000	26.817	30
4000	25.842	35
6000	23.978	40
8000	22.225	60
10000	20.577	80
12000	19.029	90
14000	17.577	100
16000	16.216	110
18000	14.942	120
20000	13.750	130
22000	12.636	140
25000	11.104	155
30000	8.885	180
35000	7.041	205
40000	5.538	230
45000	4.335	255
50000	3.425	280

TABLA II - TOLERANCIAS DE ENSAYO	
ENSAYO	TOLERANCIA (Pies)
Ensayo de perdida de la cápsula	± 100
Ensayo de Histéresis: Primer Punto de Ensayo (50 por ciento de la altitud máxima)	75
Segundo Punto de Ensayo (40 por ciento de la altitud máxima de Ensayo)	75
Ensayos de efectos Posteriores	30

TABLA II - TOLERANCIAS DE ENSAYO	
ENSAYO	TOLERANCIA (Metros)
Ensayo de perdida de la cápsula	$\pm 30,4$
Ensayo de Histéresis: Primer Punto de Ensayo (50 por ciento de la altitud máxima)	28,8
Segundo Punto de Ensayo (40 por ciento de la altitud máxima de Ensayo)	22,8
Ensayos de efectos Posteriores	9,1

TABLA III - FRICCION	
ALTITUD (Pies)	TOLERANCIAS (Pies)
1.000	± 70
2.000	70
3.000	70
5.000	70
10.000	80
15.000	90
20.000	100
25.000	120
30.000	140
35.000	160
40.000	250
50.000	

TABLA III - FRICCION	
ALTITUD (Metros)	TOLERANCIAS (Metros)
304,8	+ 21,3
609,6	21,3

914,4	21,3
1.524,0	21,3
3.048,0	24,3
4.572,0	27,4
6.096,0	30,4
7.620,0	36,5
9.144,0	42,6
10.668,0	48,7
12.192,0	54,8
15.240,0	76,2

TABLA IV - DIFERENCIA EN LA ALTURA DE PRESION	
PRESION (Pulgadas de Hg)	DIFERENCIA DE ALTITUD (Pies)
28.10	-1727
28.50	-1340
29.00	- 863
29.50	- 392
29.92	0
30.50	+ 531
30.90	+ 893
30.99	+ 974

TABLA IV - DIFERENCIA EN LA ALTURA DE PRESION	
PRESION (Pascal)	DIFERENCIA DE ALTITUD (Metros)
$82,97 \times 10^{-4}$	-526,3
$84,16 \times 10^{-4}$	-408,4
$85,63 \times 10^{-4}$	-263,0
$87,11 \times 10^{-4}$	-119,4
$88,35 \times 10^{-4}$	0,0
$90,06 \times 10^{-4}$	+161,8
$91,24 \times 10^{-4}$	+272,1
$91,51 \times 10^{-4}$	296,8

APENDICE “F” INSPECCIONES Y PRUEBAS DEL RESPONDEDOR ATC

Las pruebas del respondedor ATC, pueden ser conducidas utilizando un banco de pruebas o un equipo portátil de prueba y deberán cumplir los requerimientos establecidos desde el párrafo a) hasta el j) de este Apéndice.

Si es utilizado un equipo portátil de prueba con un acoplamiento adecuado al sistema de la antena de la aeronave, la operación del equipo de prueba de los sistemas radio - faro - radar del respondedor de control de tránsito aéreo deberá realizarse a un régimen nominal de doscientas treinta y cinco interrogaciones por segundo para evitar una posible interferencia en el sistema radio faro radar del respondedor de control de tránsito aéreo. Se permite operar el equipo de prueba a una velocidad nominal de cincuenta interrogaciones por segundo modo S para este modo. Cuando se usa un equipo portátil de prueba, se permite un incremento de atenuación de 3 dB para compensar los errores del acoplamiento de la antena durante la medición de la sensibilidad del receptor, realizada de acuerdo con el párrafo c) 1).

a) Respuesta de la radio frecuencia

- 1) Para todas las clases de sistema radio faro radar del control del respondedor de tránsito aéreo, interrogar a éste y verificar que la respuesta de la frecuencia es de 1090 ± 3 Megahertz (MHz).
- 2) Para las clases 1B, 2B y 3B con los respondedores en Modo S, interrogarlo y verificar que la respuesta de frecuencia es de 1090 ± 3 MHz.
- 3) Para las clases 1B, 2B y 3B con los respondedores en Modo S que incorporan la respuesta de frecuencia opcional de 1090 ± 1 MHz, interrogar al respondedor y verificar que la respuesta de la frecuencia es correcta.
- 4) Para las clases 1A, 2A, 3A y 4 con el respondedor en el Modo S, interrogarlo y verificar que la respuesta de frecuencia es de 1090 ± 1 MHz.

b) Supresión

Cuando la clase 1B y 2B de los sistemas radio faro radar del respondedor de tránsito aéreo, o las clases 1B, 2B y 3B de los respondedores en modo S se los interroga en modo 3/a a una velocidad de interrogación entre 230 y 1000 interrogaciones por segundo, o cuando las clases 1A y 2A de los respondedores sistema radio faro radar del control de tráfico aéreo, o las clases 1B, 2A, 3A y 4 de los respondedores en modo S se los interroga a una velocidad de entre 230 y 1200 interrogaciones por segundo en el modo 3/a.

- 1) Verificar que el respondedor no responda a más del 1% de las interrogaciones del sistema radio - faro - radar del control de tráfico aéreo cuando la amplitud del pulso P2 es igual a la del pulso P1.
- 2) Verificar que el respondedor no responda a por lo menos el 90% de las interrogaciones del sistema radio faro radar del control de tráfico aéreo cuando la amplitud del pulso de P2 es 9 dB menor que el pulso P1. Si la prueba es llevada a cabo con la emisión de la señal de prueba, la velocidad de interrogación sería de 235 ± 5 interrogaciones por segundo al menos que una velocidad mayor haya sido aprobada para el equipo de prueba usado para esa ubicación.

c) Sensibilidad del receptor

Verificar que para cualquier clase de respondedor sistema radio - faro - radar del control de tráfico aéreo, el nivel mínimo de accionamiento (MTL) del receptor del sistema es de -73 ± 4 dbm o que para cualquier clase de respondedor en el Modo S, las interrogaciones

1) del receptor con (MTL) en formato (Tipo P6) en el Modo "S" sea -74 ± 3 dbm cuando se usa un aparato de prueba, o:

(i) Conectar al extremo final de la antena de la línea de transmisión.

(ii) Conectar a la terminal de la antena del respondedor con una corrección para las pérdidas en la línea de transmisión, o

(iii) Utilizando la emisión de una señal de prueba.

2) Verificar que la diferencia de la sensibilidad del receptor en modo 3A y Modo C no exceda un dB para cualquier clase de respondedor del sistema radio - faro - radar del control de tránsito aéreo o cualquier clase de respondedor en Modo S.

d) Pico de potencia de salida de la radio frecuencia (RF)

1) Verificar que la potencia de salida de la radio frecuencia del respondedor está dentro de las especificaciones para el tipo de respondedor. Usar las mismas condiciones como antes se describió en los puntos c) 1) i), ii) y iii).

2) Para la clase 1A y 2A de los respondedores sistema radio - faro - radar del control de tráfico aéreo, verificar que el pico mínimo de potencia de salida de la radio frecuencia es como mínimo 21.0 dbw (125 watts).

3) Para la clase 1B y 2B los respondedores sistema radio faro radar del control de tráfico aéreo, verificar que el pico mínimo de potencia de salida de la radio frecuencia es como mínimo 18,5 dbw (70 watts).}

4) Para la clase 1A, 2A, 3A y 4 y aquellas clases 1B, 2B y 3B de los respondedores en el Modo "S" que incluyen un elevado pico opcional de la potencia de salida de la frecuencia, es como mínimo de 21.0 dbw (125 watts).

5) Para la clase 1B, 2B y 3B de los respondedores en el modo "S" verificar que el pico mínimo de la potencia de salida de la radio frecuencia es como mínimo de 18,5 dbw (70 watts).

6) Para cualquier clase de sistema radio faro radar del control de tránsito aéreo o cualquier clase de respondedores con modo "S" verificar que el pico máximo de la potencia de salida de la radio frecuencia no exceda de 27.0 dbw (500 watts).

NOTA: Las pruebas desde e) hasta f) se aplican solamente a los respondedores en modo "S".

e) Variación del modo "S" de la transmisión del canal de aislamiento:

Para cualquier clase de respondedor en modo "S" que incorpora una diversidad de operación, verificar que el pico de potencia de salida de la radio frecuencia que se transmite desde la antena seleccionada exceda la potencia transmitida desde la antena no seleccionada como mínimo en 20 dB.

f) Dirección del modo "S"

Interrogar al respondedor en modo "S" y verificar que contesta solamente a su dirección asignada. Usar la dirección correcta y por último dos direcciones incorrectas. Las interrogaciones deben ser hechas a la velocidad nominal de cincuenta interrogaciones por segundo.

g) Formatos del Modo "S"

Interrogar al respondedor en modo "S" con formatos de construcciones para los cuales esté equipado y verificar que las respuestas se realicen en el formato correcto. Usar los formatos en control UF = 4 y 5. Verificar que el informe de altitud en las respuestas para UF = 4 sean

los mismos que los indicados en las respuestas de los sistema radio - faro - radar del control de tránsito aéreo en modo C.

Verificar que la igualdad indicada en las respuestas para UF = 5 sean las mismas que las indicadas en la respuesta del sistema radio faro radar del control de tránsito aéreo en modo 3/A. Si el respondedor está así equipado, usar los formatos de comunicación UF = 20, 21 y 24.

h) Las interrogaciones (todo llamada) en modo "S"

Interrogar al respondedor en el modo "S", con el modo "S" solamente en formato UF = 11 todo llamada, y al sistema radio faro radar del control de tránsito aéreo en modo "S" con formatos "todo llamada" (pulso P4 de 1,6 microsegundos), y verificar que la dirección correcta y la capacidad estén indicadas en las respuestas (formato DF = 11).

i) Interrogación todo llamada solamente para los sistemas radio - faro - radar del control de tránsito aéreo

Interrogar al respondedor en modo "S" solamente con la interrogación todo llamada del sistema radio faro radar del control de tránsito aéreo y verificar que no se genera respuesta (con pulso P4 de 0,8 microsegundos).

j) Disparo accidental del respondedor sin interrogación

Verificar que el respondedor de modo "S" genere sin interrupción un correcto disparo accidental de aproximadamente una vez por segundo.

k) Registros

Cumplir con las previsiones de la Sección 43.9 en su contenido, forma y disposición de los registros.

Disposición transitoria.

La regulación establecida en el párrafo 43.15 c) 4) regirá a partir del término de seis meses contados a partir de la fecha de publicación del presente reglamento.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SECCION 2 CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA)

SECCIÓN 2 CIRCULARES DE ASESORAMIENTO (CA)

(a) General

Si un párrafo específico no tiene CA, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

(b) Presentación

- (1) Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CA indican el número del párrafo de la RAC 43.a la cual se refieren.
- (2) Las abreviaciones se definen como sigue:
 - (i) Circulares de asesoramiento (CA) ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para suplir con un párrafo específico de la RAC 43.
 - (ii) Las notas explicativas que aparecen en las RAC y que no son parte de las CA aparecen en letras más pequeñas

SUBPARTE A– MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIONES

CA RAC 43.13 Aceptación de modificaciones y reparaciones a productos aeronáuticos y/o componentes de aeronaves con matrícula Hondureña.

(a) Aplicabilidad

(1) Aeronaves matricula Hondureña

Grupo	Tipo	Peso maximo de despegue	Alcance	Sección CA
01	Ala Fija	< 5700 Kg	Modificación Mayor	(b), (c) y (d)(1)
			Reparación Mayor	(b), (c) y (d)(1)
			Modificación Menor Sin STC	(b), (c) y (d)(2)
	Ala Rotatoria	< 3175 Kg	Mismo que ala fija < 5700 kg	Mismo que ala fija < 5700 kg
02	Ala Fija	> 5700 Kg	Modificación Mayor	(b), (c) y (d)(1)
			Reparación Mayor	(b), (c) y (d)(1)
	Ala Rotatoria	> 3175 Kg	Mismo que ala fija > 5700 kg	Mismo que ala fija > 5700 kg

(2) Organizaciones de mantenimiento aprobada OMA RAC-145 y personal técnico involucrado con licencia TMA; que efectúan mantenimiento a dichas aeronaves.

Reparación mayor

Una reparación que ha sido clasificada como mayor, es aquella que pueda afectar de manera apreciable la carga, el centrado, la resistencia estructural, el rendimiento, el funcionamiento del motor, las características del vuelo u otros aspectos que afecten la aeronavegabilidad. Una reparación de esta categoría requiere, por lo general, algún tipo de análisis o evaluación técnica. Las reparaciones clasificadas como mayores se deben llevar a cabo de acuerdo con los datos de diseño aprobados por el estado de diseño o una persona u organismo autorizado; esta requiera de la aceptación (de dicha aprobación) por parte de la AHAC, previo a su realización, como lo establece el RAC 43 numeral i) y ii), de manera que la reparación se ajuste a las normas de aeronavegabilidad pertinentes.

Por lo tanto, se puede considerar que es todo aquello que se menciona en la guía del apéndice A, RAC 43, (b); desde el ítem (1) al (5)

Modificaciones o alteraciones mayores:

Modificación o alteración importante tiene un efecto apreciable, o no insignificante, en la aeronavegabilidad de un producto aeronáutico. No se debe considerar que una modificación importante equivale a un cambio menor ni se la debe tratar de ese modo. El efecto de una modificación importante, por lo general, se limita a un solo sistema, área o componente de una aeronave, motor o hélice.

Una modificación mayor a un producto aeronáutico o componente debe ser ejecutada conforme a datos aprobados por el estado de diseño o fabricación; esta requerirá de la aceptación (de dicha aprobación) por parte de la AHAC, previo a su realización, como lo establece el RAC 43.13 sección 43.13 numeral iii). y el RAC 21.135

Toda modificación mayor a un producto aeronáutico y sus componentes debe estar contenida en Certificado de Tipo Suplementario (STC) o respaldada por un boletín de servicio (SB).

En el apéndice A, RAC 43, (a); se muestra una guía de referencia de cuales modificaciones se consideran mayores desde el ítem (1) al (4)

Datos Técnicos Aprobados:

Son datos aprobados por la autoridad civil aeronáutica de país de diseño y/o fabricación correspondiente del producto aeronáutico clase 1 o clase 2, o por su delegado en autoridad en el asunto en cuestión; para poder realizar reparaciones y alteraciones mayores. Todos los datos utilizados para corroborar una reparación o una alteración mayor, independientemente de la fuente, debe ser aprobado antes de ser utilizado y estar en acuerdo con el diseño tipo; estos pueden ser, entre otros:

Item	Documento	Trabajo Mayor Relacionado
1	- Certificado Tipo (TC), con las hojas de datos (Data Sheet) - TCDS- RAC 21.104	Mod
2	- Certificados tipo suplementario (STC), proporcionado de tal forma que aplica específicamente al elemento que está siendo alterado, y que no afecte la operación segura de los otros sistemas de la aeronave, o los datos pueden estar relacionados y sustentar una alteración mayor en una aeronave diferente, siempre y cuando dicha alteración sea aplicable a la marca, el modelo y el tipo específicamente listados en la base de certificación y enmiendas aplicables, RAC 21.152 (a)	Mod
3	- Directivas de aeronavegabilidad RAC 39.5 (a)	Mod / Rep
4	- Boletines de servicio (SB) del fabricante del producto aeronáutico, cuando sean aprobados por la autoridad extranjera dentro de las disposiciones de un acuerdo bilateral con entre los estados de diseño o según lo indicado en las notas del TCDS. (RAC 43.13)	Mod / Rep
5	- Data aprobada por un representante designado de ingeniería (DER) de la autoridad de aeronáutica civil del país de diseño y/o fabricación del producto aeronáutico clase 1 o clase 2, dentro de las limitaciones de autorización de un DER - Documento de estado de diseño (SoD)	Rep
6	- Data aprobada por una organización designada de autorización (ODA) de la autoridad de aeronáutica civil del país de diseño y/o fabricación del producto aeronáutico clase 1 o clase 2, dentro de las limitaciones de autorización de una ODA	Rep
7	- Información técnica de las fabricantes aprobadas por la autoridad de aeronáutica civil del país de diseño y/o fabricación correspondiente y aceptadas por la AHAC del Honduras. RAC 43.13	Mod / Rep

Mod: Modificación mayor

Rep:

Reparación

Mayor

Datos Técnicos Aceptables:

Datos aceptables significa, datos aceptables para la Autoridad de Aeronáutica Civil del país de diseño y/o fabricación del correspondiente producto aeronáutico sujeto a reparación o alteración; siendo aceptable para la AHAC de Honduras bajo RAC 43.13.

Si la regulación requiere solo que un artículo debe ser "aceptable para", no necesariamente sigue que la Autoridad de Aeronáutica Civil del país de diseño y/o fabricación revise y emita una aceptación antes de que pueda ser utilizado, estos datos aceptables, por ejemplo, pueden ser: datos, métodos, técnicas y prácticas, contenido del manual, herramientas, materiales; equipo; etc. A continuación, en específico estos pueden ser entre otros y no limitados a:

Item	Documento
1	- Los datos de reparación e inspección de métodos, técnicas y prácticas aceptables, formulados por la autoridad civil aeronáutica del país de diseño y/o fabricación (como el documento FAA AC 43-13-1), los cuales se hayan determinado que son: - o apropiados para el producto que recibe reparaciones; - o directamente aplicables a la reparación que se está realizando; y - o no contrarios a los datos o instrucciones de reparación del fabricante de la estructura de la aeronave, el motor, la hélice o el dispositivo.
2	- Los datos de modificación, métodos, técnicas y prácticas aceptables; formulados por la autoridad civil aeronáutica del país de diseño y/o fabricación (como el documento FAA AC 43-13-2), los cuales se hayan determinado que son: - o apropiados para el producto que se está modificando; - o directamente aplicables a la modificación que se está realizando; y - o no contrarios a los datos del fabricante de la estructura de la aeronave, el motor, la hélice, el producto o el dispositivo.
3	- Datos de reparación de los manuales de reparación estructural del fabricante.
4	- Cartas de servicio (SL) del fabricante del producto aeronáutico. RAC 43.13
5	- Manuales de mantenimiento y operación de los fabricantes del producto aeronáutico; tales como: Manual de servicio de la aeronave (AMM), catálogo de partes ilustrado (IPC), manual de mantenimiento del componente (CMM), manual ilustrado de equipos de herramientas (ITEM), manual de práctica estándar de cableado (SWPM), manual de operaciones de tripulación de vuelo (FCOM), manual de diagrama de cableado (WDM), manual de repaso mayor (OHM), manual de pruebas no destructivas (NDT) y listado maestro de equipo mínimo (MMEL)

Modificaciones menores sin STC o sin datos técnicos aprobados.

La solicitud de aceptación para autorización de incorporación de este tipo de modificaciones, solo pueden ser presentadas por explotadores del grupo 01 estipulados en la sección 2 de esta circular de asesoramiento.

Se trata de una modificación o alteración menor a un producto aeronáutico o componente cuando no se cuente con un STC o con un SB de respaldo para la ejecución; a su vez, ésta debe ser ejecutada y registrada según los lineamientos del RAC 43.

Esta requerirá del trámite del responsable o explotador con el fabricante del producto aeronáutico clase 1 o clase 2 relacionado, por la evaluación de este último, quien podrá o no emitir una "No objeción técnica" NTO a la modificación pretendida según el

anteproyecto estipulado. El anteproyecto deberá especificar qué información técnica aceptable (basada en datos aceptables) está siendo usada para soportar el trabajo a realizar.

En todos los casos, no se debe iniciar los trabajos hasta tanto la AHAC no autorice el anteproyecto una vez aceptado o verificado el NTO emitido por el fabricante y brinde por escrito la autorización correspondiente.

Modificaciones y Reparaciones mayores basadas en datos técnicos aceptables:

El responsable deberla tramitar con el estado de diseño o el estado de fabricación, la aprobación del anteproyecto técnico relacionado con el alcance de estos trabajos.

Una vez dichas aprobaciones estén emitidas, el responsable deberá tramitar con la AHAC los pasos de aceptación de dichas aprobaciones segun lo estipulado en esta circular de asesoramiento y específicamente presentar los requisitos de sección 10.

- (b) Nivel de experiencia requerido por el personal a cargo: trámite de aprobación e incorporación de modificaciones mayores, reparaciones mayores o modificaciones menores (sin datos aprobados)

Especialista de Ingeniería:

Nivel de experiencia:

- 2 años de experiencia comprobable, en aprobaciones de reparaciones mayores con el estado de diseño o con fabricantes y confeccionando trabajos técnicos basados en datos aprobados y su respectiva planificación y gestión, en las distintas especialidades según aplique como: Estructuras, sistemas o Aviónica, ó
- 4 años de experiencia comprobable, en funciones relacionadas a Ingeniero de mantenimiento o ingeniero aeronáutico en las áreas de mantenimiento o auditoria.

Técnicos de mantenimiento aeronáutico:

- Licencia TMA, habilitación motores y aeronaves.

Nivel de experiencia.

- 2 años de experiencia comprobable realizando acciones de reparaciones estructurales o modificaciones en aviónica o sistemas, ó
- 4 años de experiencia comprobable como técnico de mantenimiento aeronáutica, en las distintas especialidades según aplique para la modificación o reparación relacionada

- (c) Requerimientos a seguir para la ejecución de reparaciones y modificaciones en aeronaves matrícula hondureña:

- (1) Modificaciones / Reparaciones mayores basadas en datos aprobados:

Cuando la reparación o modificación mayores está sustentada en datos técnicos aprobados, el responsable de la ejecución deberá presentar la siguiente información al Departamento de Aeronavegabilidad de la AHAC:

- (i) Forma AHAC 337 con los campos 1, 2, 4 y 5 debidamente cumplimentados.
- (ii) Trabajo Técnico de Ingeniería según el orden y secciones de lo requerido en la forma (según los campos aplicables ya sea para una reparación o para una modificación).

- (iii) Documentos técnicos indicados en la sección “datos aprobados y datos aceptables” de lo requerido en la forma, relacionados a la reparación o a la modificación.
- (iv) Extractos de los manuales afectados

Para los operadores que tenga instituida una orden de ingeniería, deberán presentar lo siguiente:

- (i) Formula AHAC 337 con los campos 1, 2, 4 y 5 debidamente cumplimentados.
- (ii) Orden de Ingeniera del operador junto con toda la documentación técnica asociada.

A efectos de los registros técnicos, la documentación de los trabajos se registrará según lo establecido en el RAC 43.

- (2) Modificaciones menores sin STC o sin datos técnicos aprobados.
El responsable de la ejecución deberá presentar la siguiente información al Departamento de Aeronavegabilidad de la AHAC, la documentación siguiente:

- (i) Documento NTO emitido por el fabricante
- (ii) Trabajo Técnico de Ingeniería según el orden y secciones de lo requerido en el según los campos aplicables para una modificación.
- (iii) Documentos técnicos indicados en la sección “datos aprobados y datos aceptables”, relacionados a la reparación.
- (iv) Extractos de los manuales afectados (en borrador) de la sección “publicaciones afectadas”, relacionados a la reparación.

Para los operadores que tenga instituida una orden de ingeniería, deberán presentar lo siguiente:

- (i) Documento NTO emitido por el fabricante
- (ii) Orden de Ingeniera del operador junto con toda la documentación técnica asociada.

A efectos de los registros técnicos, la documentación de los trabajos se registrará según lo establecido en el RAC 43.

