



CONTROL
DRON

AERONAVEGABILIDAD

Por debajo de 25 Kg no se requiere Certificado de
Aeronavegabilidad

Francisco González
CONTROLDRON.COM

18 de diciembre de 2016

Los **Certificados de Aeronavegabilidad** deben basarse en el cumplimiento de por lo menos las normas mínimas de **(Aeronavegabilidad)**:

- a) que el Estado de diseño proporcione prueba satisfactoria de que cuenta con un diseño de tipo aprobado mediante expedición de un certificado de tipo;
- b) que la producción de la aeronave se haga de manera controlada que asegure la conformidad con el diseño de tipo aprobado;
- c) que el Estado de matrícula expida un certificado de aeronavegabilidad basado en pruebas satisfactorias;
- d) que la aeronave se ajuste a los aspectos de diseño correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad; y
- e) que el Estado de diseño, Estado de matrícula y el titular del certificado de tipo colaboren en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

ASPECTOS DE DISEÑO

La aeronavegabilidad y la certificación se basan en una norma bien establecida de diseño de aeronavegabilidad.

Aspectos de diseño para aviones y helicópteros tripulados, motores y hélices.

- a) rasgos o características inseguros;
- b) características de vuelo;
- c) resistencia estructural y otras características;
- d) diseño y construcción;
- e) motores e instalación;
- f) rotores y transmisión de potencia (para helicópteros);
- g) instrumentos;
- h) sistemas y equipo;
- i) limitaciones operacionales e información;
- j) soporte lógico de los sistemas;
- k) resistencia al impacto (aterrizajes violentos) y seguridad operacional en la cabina;
- l) entorno operacional y factores humanos;
- m) ensayos e inspecciones; y
- n) seguridad y protección (sólo para grandes aviones).

AERONAVES Y SISTEMAS

Las RPA se integran en un sistema de certificación y deberán demostrar el cumplimiento en forma similar a las aeronaves tripuladas.

La estación de piloto remoto, en particular para posibles escenarios futuros, podría operarse como una empresa comercial por un “explotador de estación de piloto remoto. Este explotador de estación de piloto remoto será responsable de obtener la aprobación de la Autoridad de Aviación Civil (CAA) del Estado para operar y mantener la estación de piloto remoto.

Desde el punto de vista operacional, es conveniente contar con la máxima flexibilidad en el uso de estaciones de piloto remoto durante la realización del vuelo.

La configuración del RPAS en su totalidad estaría incluida en el certificado de tipo de la RPA, bajo la responsabilidad de un único titular de certificado de tipo. La estación de piloto remoto relacionada con la aeronave sería una entidad separada, que probablemente se trate en forma similar a los motores y hélices en el sentido de que el Estado de diseño de la estación de piloto remoto podría expedirles un certificado de tipo. La configuración de la RPA y de las estaciones de piloto remoto se certificaría conjuntamente con la RPA por el estado de diseño de la aeronave y se documentaría en la hoja de datos del certificado de tipo. La estación de piloto remoto, es, entonces, “parte” del RPAS. Esto otorgaría al estado de diseño de la RPA responsabilidad por todo el diseño del sistema.

El estado de diseño de la RPA también tendría responsabilidad de proporcionar toda información de mantenimiento de la aeronavegabilidad de carácter obligatorio. El estado de matrícula tendría la responsabilidad de determinar el mantenimiento de la aeronavegabilidad del RPAS en relación con los requisitos de aeronavegabilidad apropiados. Más de una estación de piloto remoto podría corresponder a la RPA en la medida en que la configuración en cuestión se describa en el certificado de tipo. También se expediría un certificado de aeronavegabilidad para la RPA, y permanecería siendo responsabilidad del explotador controlar la configuración del RPAS (RPA, estación de piloto remoto y enlaces de datos).