

CA N°: CA-PELLPTA-002/2021

Revisión: Original

Fecha: 02 de noviembre 2021

# CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

Esta circular busca establecer los lineamientos, requisitos y periodo de implementación para las solicitudes de habilitaciones de tipo en licencias del personal TMA, en cumplimiento del RAC-LPTA



DIRECCION GENERAL DE  
AVIACION CIVIL  
COSTA RICA

Procesos y requisitos  
para incluir  
habilitaciones de tipo  
en las licencias del  
personal TMA.

# Circular de Asesoramiento

<b>Tema:</b> <b>Requisitos para incluir habilitaciones de tipo en licencias del personal TMA.</b>	<b>CA N°:</b> CA-PELLPTA-002/2021 <b>Fecha:</b> 02 de noviembre <b>Revisión:</b> Original Página 1 de 13
--	--

## 1. Propósito

Esta circular de asesoramiento es un método aceptable de cumplimiento (MAC) mediante la cual se proporciona un recurso para el personal TMA que requiere de una habilitación de tipo en su licencia de mantenimiento, con el afán de firmar las conformidades de mantenimiento, retornos a servicio y certificar los OJT a nuevos aspirantes. Esta circular establecerá los lineamientos, requisitos y periodos de cumplimiento para las solicitudes de habilitaciones de tipo en licencias de mantenimiento aeronáutico costarricenses.

## 2. Antecedentes

Debido al continuo crecimiento de la industria nacional, la Unidad de Licencias de la DGAC recibe constantes solicitudes de TMA's que requieren en su licencia MT-1, MT-2 o Aviónica, la habilitación de tipo correspondiente a la aeronave que pretenden brindar servicio. Esta circular establece los procedimientos a seguir por parte de la DGAC y los solicitantes para el cumplimiento con el RAC-LPTA, en lo referente a la obtención de las habilitaciones de tipo.

Esta circular se desarrolló tomando en consideración características de la industria nacional, que requerían un método aceptable de cumplimiento a efectos de llenar vacíos relacionados con la interpretación del requisito de experiencia requerida para la obtención de habilitaciones de tipo, por mencionar algunas condiciones:

- a) Dificultad para acceder a aeronaves, en las cuales se pueda certificar el OJT.
- b) Dificultad en los procesos de incorporación de nuevos modelos de aeronaves en los cuales se requiere evidenciar la experiencia práctica del personal de mantenimiento.
- c) Administración de costos para el operador o técnico, durante el proceso de habilitación.
- d) El personal TMA que solicita una habilitación de tipo, en muchas ocasiones posee otras habilitaciones en aeronaves de tipo similar e incluso más complejas que la requerida, pudiéndoseles reconocer su experiencia en estas otras habilitaciones.
- e) Interpretaciones diversas sobre la experiencia y demostración del OJT, dependiendo de la complejidad de las aeronaves.

### Marco Regulatorio Nacional

La revisión RAC-LPTA publicado en la Gaceta Alcance N° 158 de fecha 5 de julio del 2019, capítulo V, inciso 4.1.2.1.6 menciona lo siguiente:

**“4.1.2.1.6 Habilitación de tipo de aeronave**

*Será necesaria la habilitación de tipo para aviones mayores o iguales a 5.700 Kg. de peso máximo de despegue; los aviones equipados con motor turborreactor o turbohélice; y para todos los helicópteros.*

*La Dirección General de Aviación Civil anotará una habilitación de tipo en la licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves tipo 1 si cumple con lo siguiente:*

*Haber aprobado un curso de mecánico de la aeronave (célula y motor), que debe ser, al menos, de nivel III de acuerdo con la especificación ATA 104; y Haber aprobado instrucción en el trabajo (O.J.T) en esa aeronave, como mecánico, al menos, durante cuatro meses bajo la supervisión de un técnico de mantenimiento tipo 1 habilitado. Se considera aprobada esta instrucción cuando el aspirante demuestre que es capaz de realizar inspecciones, tarjetas de trabajo de mantenimiento de acuerdo con los manuales y trabajos apropiados al tipo de aeronave como, búsqueda de averías, reparaciones, ajustes, reemplazo de equipos y elementos, reglajes y pruebas funcionales.”*

Ante este requisito anteriormente establecido en el RAC-LPTA, se estaba limitando el crecimiento de la industria aeronáutica afectando tanto a operadores nacionales, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas 145 y al crecimiento profesional del personal TMA, motivo por el cual se publicó una nueva revisión a la regulación en la que se abre la opción de habilitación a las licencias del personal TMA de acuerdo con los procedimientos que la DGAC determine y valide como aceptables para su cumplimiento, siempre en cumplimiento con los requisitos establecidos en el Anexo 1 de la OACI.

A raíz de esto, nace la presente CA “*Requisitos para incluir habilitaciones de tipo en licencias del personal TMA*”, en cumplimiento de lo establecido en el RAC-LPTA publicado el presente año en La Gaceta N°175 Alcance N°179 de fecha 10 de septiembre del 2021, el cual establece en las secciones 4.1.2.1.6 y 4.1.3.1.7 las siguientes actualizaciones:

#### **Capítulo 4**

##### **4.1.2.1.6** *Habilitación de tipo de aeronave para técnicos de mantenimiento tipo 1 y tipo 2*

**a)** *Será necesaria la habilitación de tipo para aviones mayores o iguales a 5.700 Kg. de peso máximo de despegue; los aviones equipados con motor turborreactor o turbohélice; y para todos los helicópteros.*

**b)** *La Dirección General de Aviación Civil anotará una habilitación de tipo en la licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves tipo 1 y 2 si cumple con lo siguiente:*

**i.** *Haber aprobado un curso de tipo de la aeronave (célula y motor), que debe ser, al menos, de nivel III de acuerdo con la especificación ATA 104; o los contenidos que la DGAC establezca; el curso debe contener un elemento teórico y uno práctico y no puede tener una antigüedad mayor a 2 años, de tenerla debe presentar recurrentes de dicho curso o O.J.T. con experiencia reciente de los últimos 6 meses.*

*ii. La parte práctica del curso se podrá tomar en cuenta para la realización de O.J.T., pero el aspirante debe completar un periodo de hasta cuatro meses de O.J.T., dependiendo de la complejidad de la aeronave, bajo la supervisión de un técnico competente, con su licencia de mantenimiento de aeronaves habilitado y/o calificado en el equipo y de acuerdo a los procedimientos que la DGAC determine.*

*Se considera aprobada esta instrucción cuando el aspirante demuestre que es capaz de realizar inspecciones, tarjetas de trabajo de mantenimiento de acuerdo con los manuales y trabajos apropiados al tipo de aeronave como, búsqueda de averías, reparaciones, ajustes, reemplazo e instalación de equipos, componentes, superficie de control, elementos, además de reglajes y pruebas funcionales, basados dichos trabajos en el cumplimiento de las diferentes ATAS de la aeronave, las cuales deben cubrir trabajos en: motores, accesorios, laminas, sistemas (eléctrico, combustible, hidráulico, neumático, protección contra fuego, protección contra hielo y lluvia, aire acondicionado, controles de vuelo, tren de aterrizaje, oxígeno).*

#### **Aviónica**

##### **4.1.3.1.7** *Habilitación de tipo de aeronave*

*a) Será necesaria la habilitación de tipo para aviones mayores o iguales a 5700 Kg. de peso máximo de despegue; los aviones equipados con motor turboreactor o turbohélice; y para todos los helicópteros.*

*b) La Dirección General de Aviación Civil anotará una habilitación de tipo en una licencia de técnico en aviónica cuando demuestre:*

*i. Haber aprobado un curso de aviónica de la aeronave que debe ser, al menos, de nivel III de acuerdo con la especificación ATA 104; y aprobado por la Dirección General de Aviación Civil.*

*ii. Haber aprobado instrucción en el trabajo (O.J.T) en esa aeronave o sus partes en el área de aviónica, de hasta cuatro meses dependiendo de la complejidad de la aeronave, bajo la supervisión de un técnico competente, con su licencia de técnico en aviónica y/o calificado en el equipo y de acuerdo con los procedimientos que la DGAC determine. Se considerará aprobada esta instrucción cuando el aspirante demuestre que es capaz de realizar inspecciones, tarjetas de trabajo y retornar a servicio después de reparar averías en los sistemas eléctricos y aviónicos, de acuerdo con los manuales de mantenimiento y otras instrucciones y trabajos apropiados al tipo de aeronave, como, búsqueda de averías, ajustes, reemplazo de equipos y elementos eléctricos y aviónicos, y pruebas funcionales de esos sistemas.*

### **3. Aplicación**

La presente circular está dirigida al todo aquel personal TMA nacional que requiera de una habilitación de tipo en cumplimiento de lo establecido en las secciones 4.1.2.1.6 y 4.1.3.1.7 (Habilitación de tipo de aeronave para técnicos de mantenimiento tipo 1, tipo 2 y Aviónica) del RAC-LPTA publicado en La Gaceta N°175 Alcance N°179 de fecha 10 de septiembre del 2021.

### **4. Efectividad**

La presente circular de asesoramiento será efectiva a partir de su publicación en los medios oficiales de comunicación de la DGAC. Esto en cumplimiento de lo dispuesto en el procedimiento 7P11 Versión 29 sección 2.7.7



DIRECCIÓN GENERAL DE  
AVIACIÓN CIVIL

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO (CA)  
[TEMA DE LA CIRCULAR DE ASESORAMIENTO]

CA No. CA-PELLPTA-002/2021

REVISION: Original

Página 5 de 13

#### 4.1. Página de aprobaciones.

<b>Elaborado por:</b> Unidad de Aeronavegabilidad	02 de noviembre de 2021	
	<b>Fecha</b>	
	Juan Miguel Soto Eduarte	
	Ingeniero Aeronáutico	
		<b>Firma y sello</b>

<b>Revisado por:</b> Jefatura Unidad de Aeronavegabilidad	02 de noviembre de 2021	
	<b>Fecha</b>	
	Elmer Hernandez Chaves	
	<b>Nombre</b>	
		<b>Firma y sello</b>

<b>Aceptado por:</b> Jefatura Unidad de Licencias	02 de noviembre de 2021	
	<b>Fecha</b>	
	Michelle Lofthouse	
	<b>Nombre</b>	
		<b>Firma y sello</b>

<b>Revisado por:</b> Departamento de seguridad Operacional	02 de noviembre de 2021	
	<b>Fecha</b>	
	Luis Diego García Palma	
	<b>Nombre</b>	
		<b>Firma y sello</b>

<b>Aprobado por:</b> Director General de Aviación Civil de Costa Rica	02 de noviembre de 2021	
	<b>Fecha</b>	
	Álvaro Vargas Segura	
	<b>Nombre</b>	
		<b>Firma y sello</b>

## 4.2. Tabla de Contenidos

### Contenido

1. Propósito .....	1
2. Antecedentes .....	1
3. Aplicación .....	4
4. Efectividad .....	4
4.1. Página de aprobaciones. ....	5
4.2. Tabla de Contenidos.....	6
5. Siglas, Abreviaturas y definiciones.....	7
5.1. Abreviaturas .....	7
5.2. Definiciones.....	7
6. Método Aceptable de Cumplimiento.....	8
6.1. Instrucciones para su aplicación .....	8
6.2. Otorgamiento de habilitaciones de tipo. ....	8
6.3. Diagrama general del proceso para una habilitación de tipo. ....	10
6.4. Complejidad de aeronaves.....	11
6.5. Requisitos de experiencia OJT.....	11
7. Referencias.....	13

## 5. Siglas, Abreviaturas y definiciones.

### 5.1. Abreviaturas

- a) **AESA:** Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- b) **CA:** Circular de Asesoramiento.
- c) **DGAC:** Dirección General de Aviación Civil.
- d) **EASA:** Agencia Europea de Seguridad Aérea (European Union Aviation Safety Agency).
- e) **MTOW:** Peso Máximo de Despegue (Maximum Takeoff Weight).
- f) **OACI:** Organismo de Aviación Internacional.
- g) **OJT:** Entrenamiento en la estación de trabajo (On the Job Training).
- h) **OMA:** Organización de Mantenimiento Aprobada.
- i) **RAC-LPTA:** Reglamento Aeronáutico Costarricense para la Emisión de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico.
- j) **TC:** Certificado de Tipo (Type Certificate)
- k) **TMA:** Técnico en Mantenimiento de Aeronaves.
- l) **TM-1:** Técnico en Mantenimiento tipo 1.
- m) **TM-2:** Técnico en Mantenimiento tipo 2.

### 5.2. Definiciones

- a) **Aeronaves complejas:** son aeronaves que se categorizan por su peso, características de operación, sistemas de propulsión y envergadura, las cuales técnicamente requieren de una mayor experticia por parte del TMA para desarrollar las actividades de mantenimiento según las recomendaciones de fabricante.
- b) **Aeronaves equivalentes:** Son aeronaves de características similares en cuanto peso, características de operación, sistemas de propulsión y envergadura.
- c) **Fly-by-wire (FBW):** traducido del inglés como «pilotaje por cable» o «pilotaje por mandos electrónicos», es un sistema que reemplaza los controles de vuelo manuales convencionales de un avión con una interfaz electrónica. Los movimientos de los mandos de vuelo del piloto son convertidos en señales electrónicas que se transmiten por cables --de ahí el término fly-by-wire-- y las computadoras de control de vuelo determinan como se debe mover el actuador de cada una de las superficie de control para proporcionar la respuesta ordenada.
- d) **Glass cockpit:** traducido del inglés como «cabina de vidrio», es la cabina de un avión que cuenta con pantallas de instrumentos de vuelo electrónicos

(digitales) , generalmente pantallas LCD grandes , en lugar del estilo tradicional de indicadores y diales analógicos . Mientras que una cabina tradicional se basa en numerosos medidores mecánicos para mostrar información, una cabina de vidrio utiliza varias pantallas multifunción impulsadas por sistemas de gestión de vuelo, que se pueden ajustar para mostrar información de vuelo según sea necesario.

- e) **Habilitación:** Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.
- f) **Habilitación de Tipo:** corresponde a la habilitación requerida para aviones mayores o iguales a 5.700 Kg. de peso máximo de despegue; los aviones equipados con motor turborreactor o turbohélice y para todos los helicópteros.

## 6. Método Aceptable de Cumplimiento.

En esta sección se desarrolla el procedimiento, los requisitos y métodos para el cumplimiento de esta circular de asesoramiento en aras de otorgar habilitaciones de tipo en licencias para el personal TMA según los requerimientos del RAC-LPTA.

### 6.1. Instrucciones para su aplicación

Un licenciado TMA podrá utilizar esta CA como guía para optar por la habilitación de tipo que requiera, usando métodos aceptables para validar el OJT indicado por el RAC-LPTA y el reconociendo de la experiencia recibida en otras aeronaves de su misma categoría y grupo.

Este procedimiento podrá ser utilizado por los inspectores de la Unidad de Licencias al tramitar solicitudes de habilitaciones de tipo para personal TMA, en cumplimiento de los requisitos de experiencia establecidos por el RAC LPTA Capítulo 4, inciso 4.1.2.1.6. b) ii) y 4.1.3.1.7 b) ii).

### 6.2. Otorgamiento de habilitaciones de tipo.

Para otorgamiento de una habilitación de tipo, la DGAC exigirá a los interesados el haber aprobado el curso nivel III ATA 104 que incluya la parte teórica y práctica en la aeronave de tipo, impartido directamente por el fabricante o por una organización de instrucción reconocida de conformidad con los requisitos regulatorios del Estado donde se encuentre ubicada la misma (por ejemplo, organismos de instrucción reconocidos como un 147 por parte de FAA o EASA serán aceptados). Dicho certificado de aprobación no puede tener una antigüedad mayor a 2 años, si es mayor a los dos años se aceptará el curso recurrente o el O.J.T. con experiencia reciente de los últimos 6 meses.

La DGAC aceptará el curso nivel III ATA 104 teórico/práctico de un modelo de aeronave de una misma familia sumado al curso de diferencias según el modelo de la habilitación de tipo requerida cuando así lo tenga establecido el fabricante de la aeronave.

Por ejemplo:

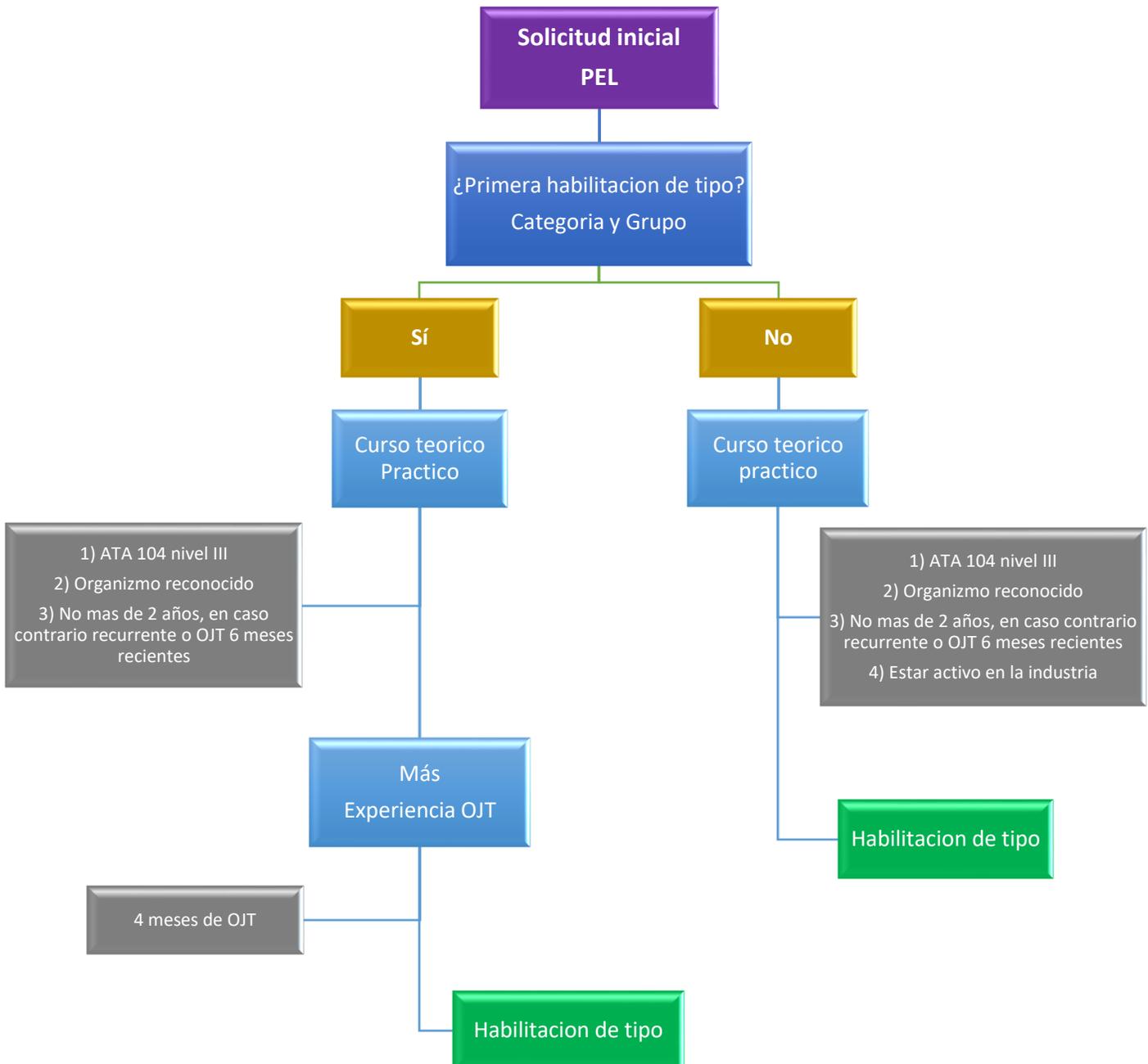
- Si se está solicitando una habilitación de tipo en el modelo A320, se podrá reconocer el entrenamiento recibido en el modelo A-319 sumado al curso de diferencias con el A-320.

Para los casos en los que se pretende incluir la primera habilitación de tipo en una licencia para una determinada categoría y grupo de aeronave sea esta de ala fija o rotativa (helicópteros), se deberá completar de forma satisfactoria periodo de OJT indicado en el RAC-LPTA 4.1.2.1.6 b. ii y 4.1.3.1.7 b) ii) el cual se determina será de 4 meses y en cumplimiento las características requeridas por la sección 6.6 de esta circular.

Para la segunda o posteriores habilitaciones de tipo en una licencia con aeronaves de una misma categoría y grupo según lo indicado en la Tabla #1, no será requerido OJT adicional, pudiéndose aceptar la experiencia en el lugar de trabajo demostrada en la primera habilitación de tipo más la parte práctica del curso de la aeronave tipo, siempre y cuando sea validada su realización y aprobación por parte de la Unidad de Licencias, esto como parte del contenido del curso. Adicionalmente el TMA deberá estar vigente en la industria, para lo cual deberá demostrar haber efectuado labores de mantenimiento de aeronaves, durante los últimos 6 meses precedentes a la solicitud.

Tabla #1, Incorporación de habilitaciones de tipo		
Categoría de aeronaves	Grupo de Aeronaves	Licencia MT-1, MT-2 y Aviónica
Avión (ala fija)	<b>Grupo 1</b> Aeronaves complejas* (habilitación de tipo)	Habilitación de Tipo: Curso teórico / practico + OJT (solo para la primera habilitación de tipo)
	<b>Grupo 2</b> Aeronaves menos complejas* (habilitación de tipo)	
Helicóptero (ala rotativa)	<b>Grupo 1</b> Aeronaves complejas* (habilitación de tipo)	
	<b>Grupo 2</b> Aeronaves menos complejas* (habilitación de tipo)	
*Según se define en la Tabla #2, Complejidad de aeronaves.		
<i>Ultima Línea</i>		

### 6.3. Diagrama general del proceso para una habilitación de tipo.





#### 6.4. Complejidad de aeronaves

Las categorías y grupos de aeronaves se definirán según su grado de complejidad, para tales efectos se deberá consultar la Tabla #2.

<b>Tabla #2, Complejidad de aeronaves</b>		
<b>Categorías Aeronaves</b>	<b>Grupo 1 Aeronaves complejas</b>	<b>Grupo 2 Aeronaves menos complejas</b>
Avión (Ala fija)	Aeronaves con un peso máximo de despegue igual o mayor a 5.700 Kg.	Aeronaves con un peso máximo de despegue inferior a 5.700 Kg.
		Aviones equipados con motor turboreactor o turbohélice
		Aeronaves presurizadas.
		Aeronaves certificadas para volar sobre FL290
	Aeronaves equipadas para volar Fly-by-wire y/o glass cockpit	
Helicóptero (Ala Rotativa)	Helicópteros con un peso máximo de despegue igual o mayor a 3.175 Kg.	Helicópteros con un peso máximo de despegue inferior a 3.175 Kg.
<i>Ultima línea</i>		

#### 6.5. Requisitos de experiencia OJT

La experiencia de OJT se considera aprobada cuando el aspirante demuestre que es capaz de realizar inspecciones, tarjetas de trabajo de mantenimiento de acuerdo con los manuales y trabajos apropiados al tipo de aeronave como, búsqueda de averías, reparaciones, ajustes, reemplazo e instalación de equipos, componentes, superficie de control, elementos, además de reglajes y pruebas funcionales, basados dichos trabajos en el cumplimiento de las diferentes ATAS de la aeronave, las cuales deben cubrir trabajos en: motores, accesorios, laminas, sistemas (eléctrico, combustible, hidráulico, neumático, protección contra fuego, protección contra hielo y lluvia, aire acondicionado, controles de vuelo, tren de aterrizaje, oxígeno).

##### Características del OJT:

- 1) El OJT debe incluir supervisión uno a uno y debe involucrar el desempeño real de la tarea de trabajo en aeronaves / componentes, cubriendo tareas de mantenimiento de línea y / o base.
- 2) No se permitirá el uso de simuladores para OJT.

- 3) Se debe realizar preferiblemente una tarea de cada ATA aplicable, pero como mínimo cumplir con 2 o más labores en cada una de las siguientes áreas:
  - a. Mantenimiento de motores, hélices y APU (si aplica).
  - b. Mantenimiento en sistemas eléctricos o aviónica. Las tareas de OJT para la licencia de Aviónica se enfocarán especialmente en trabajos de sistemas eléctricos o aviónica.
  - c. Mantenimiento de sistemas hidráulicos.
  - d. Mantenimiento de sistemas neumático.
  - e. Mantenimiento de sistemas de control de vuelo.
  - f. Lubricaciones o servicio de componentes.
  - g. Mantenimiento de sistemas de combustible.
- 4) Se puede realizar hasta el 50% del OJT requerido antes de que comience el entrenamiento de tipo teórico/práctico de la aeronave, siempre y cuando el curso no tenga una antigüedad mayor a los 2 años y se cumpla con los requerimientos indicados en la sección 6.2.
- 5) Se deberá completar los 4 meses OJT en un periodo no mayor a 24 meses precedentes a la solicitud.
- 6) Los registros de OJT deben ser firmados por un MT-1 o personal técnico aeronáutico extranjero según lo dispuesto en el RAC-LPTA y la CA N° DGAC-DSO-PEL-001-2021.
- 7) La parte práctica de los cursos nivel III ATA 104 podrá ser tomada como parte del periodo del OJT, siempre y cuando sea demostrable su realización y aprobación ante la Unidad de Licencias, esto como parte del contenido del curso impartido por un organismo reconocido. De realizarse y documentarse tareas específicas durante la parte práctica del curso, las mismas podrán ser reconocidas como parte de las actividades indicadas en el ítem 3 siempre y cuando no hayan sido realizadas con un simulador.
- 8) Los registros de OJT podrán ser aceptables mediante libros de control, formulario de OJT, bitácoras de mantenimiento o certificaciones de experiencia emitidas por el Director de Mantenimiento o Gerente de Calidad de las compañías donde haya prestado sus servicios y en el que se especifiquen los tipos de tareas realizadas en cumplimiento del ítem 3, lo cual deberá incluir como mínimo: la fecha, período de duración, modelo de aeronaves, orden de trabajo y detalles específicos de las tareas realizadas acorde al tipo de habilitación solicitada.
- 9) La DGAC está en facultad de realizar al interesado las evaluaciones teórico-prácticas que considere necesarias para el otorgamiento de la habilitación de tipo solicitada. Así como requerir la aportación de documentos que considere necesarios para validar los trabajos ejecutados.

**Tutor del OJT:**

Respecto a la supervisión de las actividades de OJT en el mantenimiento y el rol del tutor, se debe considerar lo siguiente:

- 1) La realización de las tareas individuales de OJT deberá ser confirmada por el tutor, sin que sea necesaria la presencia directa del Inspector de la DGAC.
- 2) Durante el desempeño diario de OJT, la supervisión tiene como objetivo vigilar el proceso, incluida la finalización de la tarea, el uso de manuales y procedimientos, la observación de las medidas de seguridad, advertencias, recomendaciones y comportamiento adecuado en el entorno de trabajo.
- 3) El tutor debe observar personalmente el trabajo que se realiza, para garantizar la seguridad del practicante y debe estar disponible para consultas.
- 4) El tutor debe refrendar las tareas y liberar los trabajos de mantenimiento, esto debido a que el aprendiz todavía no está calificado para hacerlo.
- 5) Por lo tanto, el tutor debe:
  - a. Tener privilegios de personal certificador.
  - b. Poseer una licencia de mantenimiento de aeronaves habilitado y/o calificado en el equipo.
  - c. Estar orientado a la seguridad y a la aplicación de factores humanos en la industria.
  - d. Establecer objetivos, impartir formación, realizar la supervisión y firmar la liberación de los trabajos.
  - e. Evaluar, manejar las reacciones de los alumnos y los problemas culturales, gestionar de forma objetiva, realizar reuniones de discusión y resumen, determinando la necesidad de capacitación adicional o reorientando la formación, informes, etc.

## 7. Referencias.

- a) RAC-LPTA Regulaciones aeronáuticas costarricenses, licencias al personal técnico aeronáutico.
- b) Guía de usuario de licencias LMA parte 66 de AESA. G-DSM-P66-04 Edición 2.2.
- c) MRAC-145.35 Personal Certificador de Mantenimiento, párrafo (a).
- d) CA N° DGAC-DSO-PEL-001-2021, RAC-LPTA 4.1.2.1.6. Habilitación de tipo de aeronave en la licencia de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves Tipo 1.
- e) Anexo 1, Decimotercera edición, julio de 2020
- f) Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex III (PART-66) to Regulation (EU) No 1321/20141 Issue 2, 17.12.20152.