

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/1254 DE LA COMISIÓN
de 19 de julio de 2022

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos adicionales de aeronavegabilidad

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 17, apartado 1, letra h),

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») emite especificaciones de certificación («CS») y las actualiza periódicamente a fin de garantizar que sigan siendo adecuadas para su finalidad. No obstante, no se exige que una aeronave cuyo diseño ha sido ya certificado cumpla una versión actualizada de la CS aplicable cuando se fabrica o está en servicio. A fin de apoyar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las mejoras de seguridad, debe introducirse la exigencia de que tales aeronaves cumplan requisitos de aeronavegabilidad adicionales que no estaban incluidos en las CS iniciales en el momento en que se certificó el diseño. El Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión ⁽²⁾ establece esos requisitos de aeronavegabilidad adicionales.
- (2) Con efecto a partir del 26 de agosto de 2023, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 de la Comisión ⁽³⁾ insertó en el anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640 un nuevo punto 26.157. De conformidad con dicha disposición, todos los aviones grandes en servicio certificados por la Agencia y utilizados en el transporte aéreo comercial a partir del 26 de agosto de 2023, inclusive, deben cumplir requisitos de aeronavegabilidad adicionales para la conversión de compartimentos de carga o equipaje de la clase D. Sin embargo, un análisis más detallado ha puesto de manifiesto que, para determinados tipos de operaciones, principalmente las operaciones comerciales, algunos aviones grandes de baja ocupación presentan un menor riesgo de incendio en vuelo que se inicie en su compartimento de carga o equipaje de la clase D y se convierta en un incendio incontrolable. A fin de evitar imponer cargas desproporcionadas y no rentables a sus operadores, los operadores de esos tipos de avión deben quedar exentos de la obligación de cumplir lo dispuesto en el punto 26.157.
- (3) Con efecto a partir del 22 de junio de 2021, la Agencia modificó las especificaciones de certificación para aviones grandes «CS-25» con el fin de introducir una nueva especificación que requiere el establecimiento de medios para minimizar el riesgo de que algún neumático se encuentre por debajo de su presión de inflado mínima operativa durante el funcionamiento. Sin embargo, esta nueva especificación únicamente es aplicable a los aviones grandes para los que se solicitó la aprobación del diseño después del 22 de junio de 2021. Teniendo en cuenta que determinados aviones grandes podrían sustraerse del cumplimiento de esa nueva especificación, es conveniente introducir requisitos adicionales de aeronavegabilidad. Habida cuenta de la naturaleza y el riesgo de las operaciones con aviones grandes al tiempo que se mantiene en la Unión un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil, es proporcionado y rentable introducir esos requisitos adicionales de aeronavegabilidad en lo que respecta a todos los aviones grandes en servicio fabricados conforme a un diseño ya certificado por la Agencia.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 de la Comisión de 5 de agosto de 2020 que modifica los Reglamentos (UE) n.º 1321/2014 y (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos de aeronavegabilidad adicionales (DO L 257 de 6.8.2020, p. 14)

- (4) La Agencia ha modificado las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria pequeñas (CS-27) y aeronaves de ala giratoria grandes (CS-29), respectivamente, con el fin de introducir nuevas especificaciones para las aeronaves de ala giratoria destinadas a ser utilizadas en operaciones en el mar. De acuerdo con las nuevas especificaciones, se exige que las aeronaves de ala giratoria estén certificadas para el amerizaje forzoso o que dispongan de sistemas de flotación de emergencia instalados en ellas. Teniendo debidamente en cuenta la naturaleza y el riesgo de las operaciones de helicópteros en el mar y la necesidad de mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil en la Unión, es proporcionado y rentable que algunas de esas especificaciones sean aplicables a los helicópteros existentes empleados en operaciones en la Unión, así como a aquellos que se fabricarán tras la entrada en vigor del presente Reglamento sobre la base de un diseño ya certificado por la Agencia.
- (5) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el artículo 2 del Reglamento (UE) 2015/640

1) se insertan las letras *c bis*), *c ter*) y *c quater*):

- «*c bis*) “helicóptero pequeño”: un helicóptero que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria pequeñas (CS-27) o una norma equivalente;
- c ter*) “helicóptero pequeño de categoría A”: un helicóptero pequeño que tenga todas las características de la categoría A, tal como se define en el punto 17 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 965/2012, y que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones adicionales establecidas en las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria grandes (CS-29) que son aplicables en virtud de la referencia a CS-27 que figura en el apéndice C, o una norma equivalente;
- c quater*) “condiciones de estado del mar fundamentadas”: aquellas condiciones de estado del mar seleccionadas por el solicitante para un certificado de tipo o certificado de tipo suplementario con respecto a las cuales haya sido demostrada la resistencia de las aeronaves de ala giratoria grandes al vuelco y, posteriormente, haya sido certificada con respecto al amerizaje forzoso o a las disposiciones sobre la flotación de emergencia.».

2) El anexo I (parte 26) se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 9 de septiembre de 2022, excepto:

- a) los puntos 2 y 6 del anexo, que serán aplicables a partir del 26 de agosto de 2023;
- b) los puntos 4 y 5 del anexo en lo que respecta a la adición de los puntos 26.410 y 26.415, el punto 26.420, letras a) y b), y el punto 26.425 del anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640, que serán aplicables a partir del 9 de agosto de 2023;
- c) el punto 5 del anexo en lo que respecta a la adición del punto 26.420, letra c), y del punto 26.435, letra a), del anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640, que será aplicable a partir del 9 de agosto de 2024;
- d) el punto 5 del anexo en lo que respecta a la adición del punto 26.435, letra b), del anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640, que será aplicable a partir del 9 de agosto de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 19 de julio de 2022.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

El anexo I del Reglamento 2015/640 (parte 26) se modifica como sigue:

1) El índice se sustituye por el siguiente:

«ÍNDICE

SUBPARTE A. DISPOSICIONES GENERALES

- 26.10. Autoridad competente
- 26.20. Equipos temporalmente inoperativos
- 26.30. Demostración de conformidad

SUBPARTE B. AVIONES GRANDES

- 26.50. Asientos, literas, cinturones de seguridad y arneses
- 26.60. Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia
- 26.100. Ubicación de las salidas de emergencia
- 26.105. Acceso a la salida de emergencia
- 26.110. Marcas de salida de emergencia
- 26.120. Alumbrado interior de emergencia y funcionamiento de las luces de emergencia
- 26.150. Interiores de compartimento
- 26.155. Inflamabilidad de los revestimientos de los compartimentos de carga
- 26.156. Materiales de aislamiento térmico o acústico
- 26.157. Conversión de compartimentos de la clase D
- 26.160. Protección contra incendios de los lavabos
- 26.170. Extintores de incendios
- 26.200. Avisador acústico del tren de aterrizaje
- 26.201. Presión de inflado de los neumáticos
- 26.205. Sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista
- 26.250. Sistemas de apertura y cierre de la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo. Incapacitación de un tripulante
- 26.300. Programa de integridad estructural continua de las estructuras de avión envejecidas. Requisitos generales
- 26.301. Plan de cumplimiento para titulares de TC o TC restringidos
- 26.302. Evaluación de la tolerancia a la fatiga y al daño
- 26.303. Límite de validez
- 26.304. Programa de prevención y control de la corrosión
- 26.305. Validez del programa de integridad estructural continua
- 26.306. Estructura de referencia crítica para la fatiga
- 26.307. Datos de tolerancia al daño relativos a los cambios realizados en la estructura crítica para la fatiga

- 26.308. Datos de tolerancia al daño relativos a las reparaciones realizadas en la estructura crítica para la fatiga
- 26.309. Directrices de evaluación de las reparaciones
- 26.330. Datos de tolerancia al daño de los certificados de tipo suplementarios (STC) vigentes, otros cambios mayores realizados y reparaciones realizadas que afecten a esos cambios o STC
- 26.331. Plan de cumplimiento para titulares de STC
- 26.332. Determinación de los cambios que afecten a la estructura crítica para la fatiga
- 26.333. Datos de tolerancia al daño de los STC y reparaciones de esos STC aprobadas a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive
- 26.334. Datos de tolerancia al daño de los STC y otros cambios y reparaciones de esos cambios aprobados antes del 1 de septiembre de 2003
- 26.370. Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y programa de mantenimiento de la aeronave

SUBPARTE C. HELICÓPTEROS GRANDES

- 26.400. Extintores de incendios
- 26.410. Mandos de emergencia submarinos
- 26.415. Salidas de emergencia submarinas
- 26.420. Equipos de emergencia para vuelo sobre agua
- 26.425. Aportación de unas condiciones de estado del mar fundamentadas
- 26.430. Resistencia de un sistema de flotación de emergencia a los daños
- 26.431. Determinación de la solidez de los diseños del sistema de flotación de emergencia
- 26.435. Despliegue automático de un sistema de flotación de emergencia

Apéndice 1. Lista de modelos de aviones no sujetos a determinadas disposiciones del anexo I (parte 26).

- 2) El punto 26.157 se sustituye por el texto siguiente:

«26.157. **Conversión de compartimentos de la clase D**

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958, inclusive, excepto los operadores de un modelo de avión que figure en el cuadro A.1 del apéndice 1 del presente anexo, se asegurarán de que:

- a) en el caso de aviones cuya operación conlleve el transporte de pasajeros, cada compartimento de carga o equipaje de la clase D, con independencia de su volumen, cumpla las especificaciones de certificación aplicables a los compartimentos de la clase C;
- b) en el caso de aviones cuya operación conlleve el transporte únicamente de carga, cada compartimento de carga de la clase D, con independencia de su volumen, cumpla las especificaciones de certificación aplicables a un compartimento de la clase C o de la clase E.».

- 3) Se inserta el punto 26.201 siguiente:

«26.201. **Presión de inflado de los neumáticos**

Los operadores de aviones grandes minimizarán el riesgo de que algún neumático se encuentre por debajo de su presión de inflado mínima operativa durante el funcionamiento.».

- 4) El título de la subparte C se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE C. HELICÓPTEROS».

5) Se añaden los puntos 26.410, 26.415, 26.420, 26.425, 26.430, 26.431 y 26.435 siguientes:

«26.410. Mandos de emergencia submarinos

Los operadores de helicópteros pequeños y helicópteros grandes que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso, garantizarán que todos los mandos de emergencia que deban accionarse bajo el agua lleven indicado el método de operación y estén marcados con bandas amarillas y negras.

26.415. Salidas de emergencia submarinas

- a) Los operadores de helicópteros pequeños y helicópteros grandes que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que:
- 1) sea posible que los ocupantes encuentren fácilmente los medios para accionar todas las salidas de emergencia submarinas a fin de facilitar la evacuación en caso de amerizaje forzoso o de vuelco;
 - 2) a cada lado del helicóptero se disponga de una salida de emergencia submarina para cada unidad, o parte de una unidad, de cuatro asientos de pasajeros, a menos que la salida de emergencia submarina sea lo suficientemente grande como para permitir la evacuación simultánea de dos pasajeros;
 - 3) los asientos de pasajeros estén situados en relación con las salidas de emergencia submarinas a que se refiere el punto 2, de manera que se facilite la evacuación de los pasajeros en caso de que el helicóptero vuelque y la cabina se inunde.
- b) Los operadores de helicópteros pequeños de categoría A y de helicópteros grandes que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que:
- 1) todas las salidas de emergencia, incluidas las salidas de emergencia de la tripulación de vuelo y todas las puertas, ventanas u otras aberturas adecuadas para su uso a efectos de escape bajo el agua puedan seguir usándose en caso de emergencia;
 - 2) se proporcione un medio automático para encontrar fácilmente la periferia de las aberturas de todas las salidas submarinas de emergencia en todas las condiciones de iluminación; las indicaciones deberán diseñarse para que sigan siendo visibles si el helicóptero vuelca y la cabina se sumerge.

26.420. Equipos de emergencia para vuelo sobre agua

- a) Los operadores de helicópteros pequeños y helicópteros grandes que deban cumplir los requisitos del punto CAT.IDE.H.300 del anexo IV, del punto NCC.IDE.H.227 del anexo VI o del punto SPO.IDE.H.199 del anexo VIII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 garantizarán que cada balsa salvavidas inflada disponga de un medio que la mantenga cerca del helicóptero, así como de un medio adicional que la mantenga sujeta al helicóptero a una distancia que no suponga un peligro para la propia balsa salvavidas ni para las personas a bordo. En caso de que el helicóptero se sumerja totalmente, ambos medios de retención de las balsas salvavidas deberán romperse antes de que se sumerja el helicóptero, incluso cuando la balsa salvavidas esté vacía.
- b) Los operadores de helicópteros pequeños y helicópteros grandes que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que existan disposiciones en materia de estiba que den cabida a un chaleco salvavidas por cada ocupante del helicóptero que los ocupantes puedan alcanzar fácilmente estando sentados, a menos que tengan la obligación de llevarlo puesto en todo momento mientras se encuentren a bordo del helicóptero.
- c) Los operadores de helicópteros grandes a los que se exija, de conformidad con el punto SPA.HOFO.165, letra d), del anexo V del Reglamento (UE) n.º 965/2012, que dispongan de una o más balsas salvavidas instaladas garantizarán que esta o estas:
- 1) sean desplegadas a distancia, cuenten con los medios para desplegarlas y estén situadas de manera que la tripulación de vuelo, los ocupantes de la cabina de pasajeros y cualquier superviviente en el agua puedan alcanzarlas fácilmente, tanto si el helicóptero está flotando verticalmente como si está en posición de vuelco;
 - 2) puedan desplegarse de forma fiable con el helicóptero en cualquier posición de flote razonablemente previsible, incluido el vuelco, y en las condiciones de estado del mar fundamentadas para la resistencia al vuelco.

26.425. Aportación de unas condiciones de estado del mar fundamentadas

- a) Los titulares de un certificado de tipo para un helicóptero pequeño o un helicóptero grande garantizarán que las condiciones de estado del mar fundamentadas para la resistencia al vuelco, así como cualquier información conexas relativa a la certificación de amerizaje forzoso o a las disposiciones sobre la flotación de emergencia, se incluyan en el manual de vuelo de las aeronaves de ala giratoria y se faciliten a todos los operadores.
- b) Los titulares de un certificado de tipo suplementario para un sistema de flotación de emergencia que esté instalado en un helicóptero pequeño o un helicóptero grande garantizarán que las condiciones de estado del mar fundamentadas para la resistencia al vuelco, así como cualquier información conexas relativa a la certificación de amerizaje forzoso o a las disposiciones sobre la flotación de emergencia, se incluyan en el manual de vuelo de las aeronaves de ala giratoria y se faciliten a todos los operadores.

26.430. Resistencia de un sistema de flotación de emergencia a los daños

- a) Los operadores de helicópteros pequeños o helicópteros grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual haya sido expedido a partir del 9 de agosto de 2025, inclusive, y que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que, si el helicóptero incluye un sistema de flotación de emergencia estibado, se minimicen, en la medida en que sea posible en el diseño, los efectos en el despliegue y la retención satisfactorios del sistema de flotación de emergencia como consecuencia de los posibles los daños derivados de un impacto en el agua.
- b) Los operadores de helicópteros pequeños o helicópteros grandes con sistemas de flotación de emergencia estibados que se instalen por primera vez a partir del 9 de agosto de 2025, inclusive, que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que se minimicen, en la medida de lo posible en el diseño, los efectos en el despliegue y la retención satisfactorios de los sistemas de flotación de emergencia como consecuencia de los posibles daños derivados de un impacto en el agua.

26.431. Determinación de la solidez de los diseños del sistema de flotación de emergencia

- a) Los operadores de un helicóptero pequeño o de un helicóptero grande que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deba estar diseñado para amerizar o certificado para el amerizaje forzoso, podrán solicitar a la persona mencionada en la letra b) que preste los servicios a que se refiere la letra c), cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:
 - 1) el operador debe demostrar el cumplimiento del punto 26.430 del presente anexo;
 - 2) no se ha demostrado la solidez del sistema de flotación de emergencia en caso de impacto del agua como parte del certificado de tipo o del certificado de tipo suplementario de ese helicóptero.
- b) La persona que prestará los servicios a que se refiere la letra c) será:
 - 1) el titular del certificado de tipo, si el sistema de flotación de emergencia está incluido en el diseño de tipo;
 - 2) el titular del certificado de tipo suplementario, si el sistema de flotación de emergencia está certificado mediante un certificado de tipo suplementario.
- c) La persona a que se refiere la letra b):
 - 1) determinará que se reducen al mínimo, en la medida de lo posible, los efectos en el despliegue y la retención satisfactorios del sistema de flotación de emergencia como consecuencia de los posibles daños derivados de un impacto en el agua;
 - 2) determinará que los efectos mencionados en la letra c), punto 1, se tienen en cuenta en el diseño del sistema de flotación de emergencia;
 - 3) facilitará una evaluación al operador.

26.435. Despliegue automático de un sistema de flotación de emergencia

- a) Los operadores de helicópteros pequeños que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que, si hay un sistema de flotación de emergencia instalado y estibado durante el vuelo, este se despliegue automáticamente como resultado de la entrada en el agua.

- b) Los operadores de helicópteros pequeños de categoría A y de helicópteros grandes que, de conformidad con el punto CAT.IDE.H.320, letra a), del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012, deban estar diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso garantizarán que, si hay un sistema de flotación de emergencia instalado y estibado durante el vuelo, este se despliegue automáticamente como resultado de la entrada en agua y no dependa de ninguna acción del piloto durante el vuelo.»

- 6) El apéndice 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice 1

Lista de modelos de aviones no sujetos a determinadas disposiciones del anexo I (parte 26)

Cuadro A.1

Titular del TC	Tipo	Modelos	Número de serie del fabricante	Disposiciones del anexo I (parte 26) que NO son de aplicación
The Boeing Company	707	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	720	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Todos	26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-8	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Todos	26.301 a 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Todos	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600 y 700	Todos	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC y 4000	Todos	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Todos	26.301 a 26.334

GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_- V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Todos	26.301 a 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD	CONVAIR 340/440	440	Todos	26.301 a 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/ 25/31/36/ 35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Todos	26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Todos		26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Todos		26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F y 382G	Todos	26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Todos		26.301 a 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Todos		26.301 a 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Todos		26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Todos	26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Todos	26.301 a 26.334
AIRBUS	Serie A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 y 10360	26.60
AIRBUS	Serie A321	A321-271NX	10257, 10371 y 10391	26.60
AIRBUS	Serie A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 y 2011	26.60

ATR-GIE Avions de Transport Régional	Serie ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	Serie 737	737-8 y 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Todos	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie Gulfstream G100	Gulfstream G150	Todos	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Todos	26.157

TEXTRON AVIATION INC.	Serie 650	650	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Cessna 500/550/S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Hawker	Serie BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie CESSNA 750 (Citation X)	750	Todos	26.157»