

Proyecto RLA/99/901

Vigésima Tercera Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad
(Lima, Perú, 5 al 9 de octubre de 2026)

Asunto: Otros asuntos – Nota informativa

**IMPLICANCIAS DE LA PARTE 22 DE LA FAA PARA EL RÉGIMEN DE AERONAVES
DEPORTIVAS LIVIANAS DEL LAR 21**

(Nota informativa presentada por el Comité Técnico)

Resumen

Esta nota informa sobre las implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen LSA del LAR 21. Identifica diferencias de elegibilidad y requisitos técnicos, las disposiciones regionales que correspondería revisar y los aspectos de cumplimiento, importación, vigencia y transición que deberán evaluarse antes de una eventual propuesta de enmienda.

Referencias

- LAR 21, Tercera Edición, Enmienda 11, julio de 2026: 21.001(a)(4) y (57), 21.815(b), 21.830(a)(4), 21.855(i), 21.860(d) y 21.868.
- 14 CFR Parte 22, texto eCFR al 1 de octubre de 2026: 22.1, 22.100, 22.105 a 22.170 y 22.180 a 22.195.
- FAA, regla final MOSAIC, 24 de julio de 2025, 90 FR 35034; incorporación de la Parte 22: 90 FR 35208; www.faa.gov/aircraft/MOSAIC.
- NI-03 de la RPEA/18, Reglamentación aplicable a las aeronaves deportivas livianas (LSA), 2021, antecedente regional. 14 CFR partes 43, 45, 61, 65 y 91, referencias complementarias para las interfaces de MOSAIC.

1. Antecedentes

1.1 La NI-03 presentada en la RPEA/18 informó sobre el régimen regional de aeronaves deportivas livianas (LSA). Este régimen se encuentra contemplado en el LAR 21, mediante la definición de aeronave deportiva liviana de la Sección 21.001(a)(4), la clasificación de certificados especiales de la Sección 21.815(b) y las disposiciones de las secciones 21.830, 21.855, 21.860 y 21.868.

1.2 La FAA publicó el 24 de julio de 2025 la regla final Modernization of Special Airworthiness Certification (MOSAIC), que incorporó una nueva Parte 22 al 14 CFR. Sus requisitos de diseño, producción y aeronavegabilidad para aeronaves sin certificado de tipo entraron en vigor el 24 de julio de 2026. La Parte 22 no es una revisión de una Parte 22 de la FAA previamente vigente, ni constituye una enmienda del LAR 22 actualmente vigente; constituye un nuevo componente del régimen estadounidense. Las modificaciones de MOSAIC relativas a pilotos deportivos, reparadores LSA y mantenimiento entraron en vigor el 22 de octubre de 2025; estas materias corresponden a otras partes del 14 CFR y deben distinguirse de los requisitos de certificación de la Parte 22.

1.3 Esta nota informa sobre las diferencias entre la Parte 22 de la FAA y el régimen LSA del LAR 21, Tercera Edición, Enmienda 11, julio de 2026, y sobre los aspectos que correspondería evaluar para una eventual actualización regional. Las modificaciones estadounidenses no modifican automáticamente el LAR 21 ni la reglamentación nacional de los Estados.

2. Análisis

2.1 El LAR 21.001(a)(4) limita la categoría LSA a aeronaves de hasta 600 kg para operación desde tierra o 650 kg desde el agua, dos personas incluido el piloto, VH de hasta 120 kt CAS y VS1 de hasta 45 kt CAS sin dispositivos hipersustentadores. También contiene límites para planeadores y restricciones sobre motor, hélice, rotor y tren de aterrizaje, y excluye helicópteros y aeronaves de sustentación por potencia. Estos criterios delimitan actualmente el acceso al certificado especial de la Sección 21.868.

2.2 La Parte 22.100 admite hasta cuatro personas en aviones y dos en las demás aeronaves, VH de hasta 250 kt CAS y velocidades de pérdida diferenciadas: 61 kt CAS VS0 para aviones, 45 kt CAS VS0 para planeadores y 45 kt CAS VS1 sin dispositivos de aumento de sustentación para aeronaves de control por desplazamiento de peso. No fija un límite numérico general de masa máxima y mantiene la cabina no presurizada. Su Subparte B incorpora requisitos para sustentación por potencia y controles de vuelo simplificados (22.115 y 22.180). Una eventual ampliación de la elegibilidad regional requeriría establecer requisitos técnicos adecuados a las nuevas prestaciones y configuraciones.

2.3 Una aeronave certificada por la FAA bajo el nuevo régimen podría exceder los límites o no satisfacer las configuraciones de la definición LSA del LAR 21. En ese caso, el certificado estadounidense, por sí solo, no permite emitir un certificado especial LSA conforme al LAR 21.868. La AAC debe determinar el régimen nacional aplicable; la evaluación regional debe evitar que se interprete la certificación extranjera como aceptación automática de una categoría ampliada.

2.4 Definición y elegibilidad. Correspondería revisar conjuntamente las secciones 21.001(a)(4) y 21.868(a) y (b), para determinar si se conserva el alcance actual o se amplía. Si se considera una ampliación, deberá establecerse qué clases, prestaciones y configuraciones serán admisibles, revisar la exclusión de giroaviones de 21.868(a) y evaluar las condiciones relativas a certificados emitidos previamente. Conviene analizar si los criterios detallados de elegibilidad deben permanecer en la definición o ubicarse en la sección de certificación. La modificación de límites aislados no sería suficiente.

2.5 Requisitos técnicos y normas consensuadas. La ausencia de certificado de tipo no elimina la obligación de demostrar el cumplimiento de los requisitos aplicables. Correspondería evaluar la incorporación de requisitos de diseño, producción y aeronavegabilidad basados en prestaciones, tomando como referencia 22.105 a 22.170 y 22.180. Podrían desarrollarse dentro del LAR 21 o mediante una remisión expresa a un instrumento complementario, manteniendo en el LAR 21 el procedimiento de certificación LSA. La Sección 21.001(a)(57) define las normas consensuadas, pero su actualización debería acompañarse de criterios y procedimientos para que la AAC determine las normas y versiones aceptables, documente su evaluación y gestione revisiones. No debe presumirse que la aceptación por la FAA equivale a aceptación regional o nacional.

2.6 Declaración de conformidad y demostración de cumplimiento. La Sección 21.868(c) ya contempla conformidad con normas consensuadas, sistema de aseguramiento de la calidad, documentación, acceso a instalaciones, seguimiento de deficiencias y ensayos en tierra y vuelo. Por tanto, correspondería reforzar y precisar estas disposiciones, evitando duplicaciones. La comparación con 22.185, 22.190 y 22.195 permite evaluar exigencias expresas de un sistema documentado para diseño, producción y ensayos, personal capacitado para determinar el cumplimiento, y procedimientos y registros de ensayos de aceptación que verifiquen performance, ausencia de características peligrosas y aptitud para las actividades previstas por el fabricante.

2.7 Inspección e importación. La inspección de la AAC y la determinación de condición segura ya están previstas en 21.868(b)(3), en correspondencia con 22.100(a)(8). Correspondería revisar la evidencia requerida y los procedimientos de verificación para las nuevas clases y tecnologías. La Sección 21.868(d) exige elegibilidad en el país de fabricación; 22.100(b) añade, para importaciones a Estados Unidos, una condición de acuerdo bilateral o equivalente. La evaluación regional deberá determinar las garantías documentales y los mecanismos de cooperación apropiados para cada Estado, sin trasladar automáticamente la exigencia bilateral estadounidense ni aplicar a aeronaves sin certificado de tipo un procedimiento de aceptación de certificado de tipo.

2.8 LSA ensambladas a partir de kits. Correspondería revisar 21.855(i) y 21.860(d) junto con la definición LSA y 21.868. La Parte 22.1(c)(1) exceptúa estas aeronaves de la exclusión general de los certificados experimentales. Una eventual actualización deberá precisar los requisitos de diseño y producción aplicables al kit, la declaración del fabricante, las instrucciones de montaje y la documentación del solicitante, conservando la distinción entre certificado especial de categoría deportiva liviana y certificado experimental.

2.9 Vigencia y mantenimiento de la aeronavegabilidad. La Sección 21.830(a)(4) vincula la validez del certificado con la definición LSA, la configuración, las modificaciones autorizadas, el mantenimiento conforme al LAR 43 y la matrícula. Correspondería revisar sus referencias y condiciones para mantener coherencia con cualquier ampliación de elegibilidad y precisar, junto con 21.868(c)(5), el seguimiento de deficiencias, las instrucciones del fabricante y el tratamiento de condiciones inseguras. La transición deberá distinguir aeronaves certificadas bajo el régimen existente de nuevas solicitudes y modificaciones, evitando cambios retroactivos no evaluados.

2.10 Coordinación y desarrollo reglamentario. La Parte 22 debe distinguirse de MOSAIC en su conjunto: las modificaciones sobre personal, ejecución del mantenimiento, identificación y operaciones corresponden a otras partes del 14 CFR. La ampliación de plazas o prestaciones de certificación no concede automáticamente atribuciones al piloto ni autoriza nuevas operaciones. La figura estadounidense de repairman — light-sport no debe equipararse automáticamente con una licencia de mecánico del sistema LAR. Los efectos sobre mantenimiento, identificación, operaciones y licencias deberán evaluarse con las áreas competentes y los LAR correspondientes. El análisis AIR debería producir una matriz de diferencias por sección, una evaluación de capacidades de certificación y vigilancia y, si procede, una nota de estudio con el texto de enmienda, su sustento y disposiciones de transición. La numeración estadounidense no obliga a crear un LAR 22 para LSA que reemplace o enmiende el LAR 22 vigente, aplicable a planeadores y motoplaneadores.

3. Conclusiones

3.1 La Parte 22 de la FAA presenta diferencias sustantivas respecto del régimen LSA contenido en el LAR 21. Su principal implicancia regional es la necesidad de evaluar conjuntamente la definición, la elegibilidad y las condiciones de demostración de cumplimiento antes de considerar la admisión de aeronaves de mayores prestaciones o nuevas configuraciones.

3.2 El LAR 21 ya proporciona la estructura de certificación LSA y obligaciones de conformidad, calidad, ensayos y seguimiento del fabricante. Una eventual actualización debería concentrarse en 21.001(a)(4) y (57), 21.868, 21.830(a)(4), 21.855(i) y 21.860(d), complementando los requisitos técnicos y la aceptación de normas consensuadas, y verificando la coherencia de las disposiciones relacionadas.

3.3 Correspondería desarrollar una evaluación técnica y reglamentaria de estas secciones, con coordinación AIR, OPS y PEL y participación de los Estados. Sus resultados permitirían determinar la conveniencia y el alcance de una eventual propuesta de enmienda. Esta nota identifica las materias de revisión y no constituye una decisión de adopción de la Parte 22 de la FAA.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al Panel a tomar nota de las implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen LSA del LAR 21 y de las secciones y materias identificadas para una eventual evaluación técnica y reglamentaria, previa al desarrollo de una propuesta de enmienda.

—FIN—