

BOLETIN OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Buenos Aires,
lunes 16
de enero de 2006

Año CXIV
Número 30.824



Primera Sección
Legislación y Avisos Oficiales

Suplemento

Los documentos que aparecen en el BOLETIN OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA serán tenidos por auténticos y obligatorios por el efecto de esta publicación y por comunicados y suficientemente circulados dentro de todo el territorio nacional (Decreto N° 659/1947)

DISPOSICIONES



Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y Dirección de Tránsito Aéreo

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL

Disposición Conjunta 3/2005

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil. Apruébase el texto ordenado y modificado de la recopilación y ordenamiento de Normas y Procedimientos.

Bs. As., 29/12/2005

VISTO, las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil ("RAAC") y lo ordenado oportunamente por el Comandante de Regiones Aéreas, y

CONSIDERANDO:

Que, a efectos de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el Estado Nacional en virtud de su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1948) —ley 13.891— se entendió conveniente agrupar algunas normas y procedimientos que regulan la aviación civil de la República Argentina.

Que, asimismo, tal modificación debía producirse teniendo en consideración la necesidad imperiosa de una pronta recuperación de la Categoría I ostentada por la República Argentina hasta el año 2003.

Que, en función de ello y mediante Disposición Conjunta N° 001/05 de fecha 3 de agosto de 2005 (B.O. 30.721) los suscriptos compilaron los textos reglamentarios vigentes a dicha fecha en un texto ordenado denominado Regulaciones Argentinas de Aviación Civil ("RAAC").

Que, mediante Disposición (CRA) 57/05 de fecha 3 de agosto de 2005 (B.O. 30.726) el Comandante de Regiones Aéreas —como Organismo superior común— aprobó la decisión concertada entre los suscriptos en uso de sus facultades, publicando el contenido de dicha compilación.

Que, no obstante ello, no escapó al criterio de los firmantes la necesidad que la comunidad aeronáutica participare en la redacción definitiva de tales normas en condiciones de igualdad, uniformidad y gratuidad.

Que, para ello, fue necesario posibilitar una vía adecuada para que cualquier persona u organización interesada pudiere de manera efectiva participar de tal proceso brindando sus argumentos, opiniones, criterios u objeciones a la norma vigente.

Que, por tal motivo, se emitió la Disposición Conjunta N° 002/2005 de fecha 5 de septiembre 2005 (B.O. 30.737) mediante la que se convocó a la totalidad de la comunidad aeronáutica y a la ciudadanía en general a participar en forma efectiva de la elaboración definitiva de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

Que, en función de la participación ciudadana y las modificaciones propuestas por los organismos pertinentes, se llevó a cabo la revisión integral de las RAAC originalmente emitidas, correspondiendo publicar el texto modificado a efectos de su entrada en vigencia (art. 103 Decreto 1759/1972 TO 1991 —RLNPA—).

Que, dicho texto se denominará "Regulaciones Argentinas de Aviación Civil-Texto Ordenado Edición 2006", quedando claramente establecido como el estatuto jurídico obligatorio a que debe someterse, en lo que respecta a su contenido, la aviación civil en la República Argentina.

Que, las Asesorías Jurídicas de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas han tomado la intervención que le compete.

Que, los suscriptos son competentes para el dictado de la presente en función de lo previsto por el Decreto 1496/1987 TO 1999, Resolución (JEGFAA) 440/1991 y Disposiciones (CRA) 29/2002 y 95/2003.

Por ello,

EL DIRECTOR NACIONAL
DE AERONAVEGABILIDAD,
EL DIRECTOR
DE TRANSITO AEREO
Y
EL DIRECTOR
DE HABILITACIONES AERONAUTICAS
DISPONEN:

Artículo 1° — Apruébase como estatuto jurídico obligatorio para la aviación civil en la República Argentina, el texto ordenado y modificado de la recopilación y ordenamiento de Normas y Procedimientos de competencia de los suscriptos publicada oportunamente en el Boletín Oficial N° B.O. 30.726 bajo la denominación de Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)

Art. 2° — Denomínase dicho texto modificado "Regulaciones Argentinas de Aviación Civil-Texto Ordenado Edición 2006" ("RAAC-2006")

Art. 3° — Confórmase dicho texto con nueve partes agregadas en los Anexos que integran la presente, de acuerdo con el siguiente detalle:

Anexo I: Parte 61 "CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (LICENCIAS, CERTIFICADOS DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTOS".

Anexo II: Parte 63 "LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACION – EXCEPTO PILOTOS".

Anexo III: Parte 64 "CERTIFICADOS DE COMPETENCIA DE TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS".

Anexo IV: Parte 65 "PERSONAL AERONAUTICO (EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO)".

Anexo V: Parte 67 "CERTIFICADO DE APTITUD PSICOFISIOLOGICA".

Anexo VI: Parte 91 "REGLAS DE VUELO Y OPERACION GENERAL".

Anexo VII: Parte 119 "CERTIFICACION TECNICO OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES".

Anexo VIII: Parte 121 "REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS".

Anexo IX: Parte 135 "REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES"

Art. 4° — La presente Disposición entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 5° — Regístrese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación por un día en el Boletín Oficial y oportunamente archívese. — Julio C. Lombardi. — Juan C. Delgado. — Humberto C. Trisano.

Sumario

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL

Conjunta 3/2005-DNA-DHA-DTA

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil. Apruébase el texto ordenado y modificado de la recopilación y ordenamiento de Normas y Procedimientos.

Pág.

1

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

SECRETARIA LEGAL Y TECNICA
DR. CARLOS ALBERTO ZANNINI
Secretario

DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL
JORGE EDUARDO FEIJOÓ
Director Nacional

www.boletinoficial.gov.ar

e-mail: dnro@boletinoficial.gov.ar

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual
N° 451.095

DOMICILIO LEGAL
Suipacha 767-C1008AAO
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel. y Fax 4322-4055 y líneas rotativas

ANEXO I - PARTE 61

PARTE 61 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (LICENCIAS, CERTIFICADO DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTO).

INDICE GENERAL

DEFINICIONES

SUBPARTE A - GENERALIDADES

- 61.1 Aplicación.
 61.3 Requerimiento de licencia, Certificado de competencia de piloto, certificado de habilitación psicofisiológica y habilitación adicional.
 61.4 Aprobación de entrenador sintético de vuelo.
 61.5 Licencias y habilitaciones.
 61.7 Supresión de habilitaciones.
 61.9 Reservado
 61.11 Reservado
 61.13 Solicitudes de licencias y habilitaciones.
 61.14 Devolución del certificado de idoneidad aeronáutica.
 61.15 Actos relacionados con el alcohol y drogas.
 61.17 Certificado provisorio para licencias, certificados de competencia y/o habilitaciones.
 61.19 Validez de las licencias y habilitaciones.
 61.21 Vigencia de la habilitación para Operar Cat. II y Cat. III.
 61.22 Validez del certificado analítico.
 61.23 Calificación, clase y período de validez del certificado de habilitación psicofisiológica.
 61.25 Cambio de nombre.
 61.27 Licencia de piloto. Devolución voluntaria.
 61.29 Duplicado de licencia, certificado de competencia, certificado de habilitación psicofisiológica por pérdida o destrucción.
 61.31 Habilitación de tipo, entrenamiento adicional y autorización.
 61.32 Instrucción adicional para ciertas aeronaves.
 61.33 Exámenes. Procedimientos generales.
 61.34 Requerimiento de idioma.
 61.35 Examen teórico de conocimientos.
 61.37 Examen teórico. Engaño u otra conducta ilícita en el examen.
 61.39 Requisitos para el examen de vuelo.
 61.41 Instrucción de vuelo impartida por otros instructores de vuelo autorizados.
 61.43 Examen de vuelo. Procedimientos generales.
 61.45 Aeronave y equipamiento mínimo requerido.
 61.47 Inspector de vuelo. Exámenes.
 61.49 Examen posterior a la reprobación.
 61.51 Libro de vuelo.
 61.52 Certificación de las horas de vuelo.
 61.53 Prohibición de volar durante deficiencias médicas.
 61.55 Habilitación de copiloto.
 61.57 Experiencia reciente. Piloto (sólo para habilitación de tipo de aeronave)
 61.59 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, habilitaciones, libro de vuelo, informes o registros.
 61.60 Cambio de domicilio.

SUBPARTE B - HABILITACIONES ADICIONALES PARA LA LICENCIA DE PILOTO

- 61.61 Aplicación.
 61.63 Habilitaciones de aeronaves.
 61.64 Uso de entrenador sintético de vuelo.
 61.65 Requisitos para la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI).
 61.66 Copiloto de Relevé de Crucero (CRC)
 61.67 Requisitos para la habilitación de piloto para Operar Cat.II.
 61.68 Requisitos: para la habilitación de piloto para Operar Cat.III.
 61.69 Otras Habilidadaciones.
 61.71 Personas que han aprobado un curso teórico en una escuela habilitada.
 61.73 Aviadores militares.
 61.75 Reválida: licencia de piloto emitida en base a una licencia extranjera de piloto.
 61.77 Certificado de Convalidación.

SUBPARTE C - ALUMNO PILOTO

- 61.81 Aplicación.
 61.83 Requisitos para el otorgamiento
 61.85 Autorización para el vuelo solo
 61.87 Requerimientos para el vuelo solo de alumno piloto
 61.89 Limitaciones generales
 61.91 Vuelo de travesía
 61.93 Operaciones en espacio aéreo Clase B y en aeródromos ubicados dentro de este espacio.

SUBPARTE D – LICENCIA DE PILOTO DE PLANEADOR

- 61.95 Aplicación
 61.96 Requisitos generales
 61.97 Conocimientos aeronáuticos. Instrucción de vuelo
 61.98 Experiencia de vuelo. Examen de vuelo
 61.99 Adaptación para piloto de motoplano
 61.100 Atribuciones y limitaciones

SUBPARTE E - LICENCIA DE PILOTO PRIVADO

- 61.101 Aplicación.
 61.103 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades.
 61.105 Conocimientos aeronáuticos.
 61.107 Examen de vuelo.
 61.109 Experiencia de vuelo.
 61.111 Reservado.
 61.113 Reservado.
 61.115 Atribuciones y limitaciones.
 61.117 Reservado.
 61.119 Limitaciones del Piloto Privado.

SUBPARTE F - LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL CON HVI

- 61.121 Aplicación.
 61.123 Requisitos de otorgamiento. Generalidades.
 61.125 Conocimientos aeronáuticos.
 61.127 Instrucción en vuelo.
 61.129 Experiencia de vuelo.

- 61.131 Reservado.
 61.133 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE G - LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE PRIMERA CLASE DE AVION

- 61.137 Aplicación.
 61.139 Requisitos para el otorgamiento.
 61.141 Conocimientos aeronáuticos.
 61.143 Reservado.
 61.145 Experiencia de vuelo.
 61.147 Examen de vuelo.
 61.149 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE H - LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LINEA AEREA

- 61.151 Aplicación.
 61.153 Requisitos para el otorgamiento.
 61.155 Conocimientos aeronáuticos.
 61.156 Reservado.
 61.157 Examen de vuelo.
 61.159 Experiencia de vuelo para avión.
 61.161 Experiencia de vuelo para helicóptero.
 61.163 Reservado.
 61.165 Reservado.
 61.167 Atribuciones y Limitaciones.

SUBPARTE I – LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO

- 61.171 Aplicación.
 61.172 Ambito para impartir instrucción de vuelo.
 61.173 Requisitos para la obtención.
 61.175 Conocimientos aeronáuticos.
 61.177 Instrucción de vuelo.
 61.178 Experiencia de vuelo.
 61.179 Registro de los vuelos de instrucción.
 61.181 Examen de vuelo.
 61.183 Atribuciones del Instructor de Vuelo.
 61.185 Limitaciones del Instructor de Vuelo.
 61.187 Rehabilitación de la Licencia de Instructor de Vuelo.

SUBPARTE J – LICENCIA DE PILOTO AEROAPLICADOR

- 61.191 Aplicación
 61.193 Requisitos para el otorgamiento.
 61.195 Conocimientos aeronáuticos
 61.197 Instrucción y Experiencia de Vuelo.
 61.199 Examen de vuelo.
 61.201 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE K - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PILOTO DE AERONAVE ULTRALIVIANA MOTORIZADA.

- 61.211 Aplicación
 61.213 Requisitos para el otorgamiento.
 61.215 Conocimientos aeronáuticos.
 61.217 Instrucción en vuelo y experiencia.
 61.219 Habilidadaciones.
 61.221 Examen de vuelo
 61.223 Atribuciones y limitaciones.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 61- CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (LICENCIAS, CERTIFICADO DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTO).

DEFINICIONES

Para el propósito de esta regulación los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

Adaptación: Autorización asentada por un Instructor de Vuelo en el Libro de Vuelo del interesado que certifica que el titular ha cumplido con las exigencias para ejercer atribuciones que otorga la licencia o certificado de competencia de piloto y que no requieren de habilitación.

Aerodino: Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Aeronave: Es todo vehículo apto para el traslado de personas y/o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del terreno.

Aeronave: (Categoría de) Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas (avión, helicóptero, planeador, aerostato, giro plano, y aeronave de despegue vertical, etc.).

Aeronave: (Clase de) Clasificación de las aeronaves de acuerdo con la cantidad de plantas propulsores que posee y sus características de despegue y aterrizaje (tierra o agua).

Aeronave: (Tipo de) Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo, todos los helicópteros y las aeronaves no convencionales. También las que excedan de 5.700 Kg. de peso máximo de despegue.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto: Tipo de aeronave que el fabricante ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones seguras con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave compleja: Aeronave que posee flaps, tren de aterrizaje retráctil y control de paso de hélice, o en el caso de hidroavión, flaps y paso de hélice variable.

Aeronave de alta performance: Aeronave de más de 450 HP. de potencia instalada.

Aeronave de despegue vertical: Aeronave más pesada que el aire capaz de despegar y aterrizar en forma vertical, y vuelo a baja velocidad que depende principalmente de dispositivos de sustentación originados por la potencia de sus motores, o sustentación originada por los mismos durante esos regímenes de vuelo y en superficies aerodinámicas no rotativas para sustentación durante el vuelo horizontal.

Aeronave presurizada: Aeronave que mediante la presión diferencial en la cabina permite mantener en vuelos de gran altitud las condiciones de habitabilidad dentro de la misma.

Aerostato: Toda aeronave más liviana que el aire.

Aerostato de aire caliente (Globo Libre Tripulado con unidad térmica a bordo - Dirigible): Toda aeronave más liviana que el aire que obtiene su flotación como resultado de calentar el aire en el interior de la envoltura.

Aerostato de gas (Globo Libre Tripulado - Dirigible): Toda aeronave más liviana que el aire que obtiene su flotación al alojar un gas más liviano que el aire (helio) en el interior de la envoltura.

Alumno piloto: Postulante a una licencia de piloto.

Aproximación por instrumentos: Procedimiento prescrito para la aproximación aplicando las reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos que incluyen las trayectorias de aproximación inicial, de aproximación intermedia y de aproximación final.

Autogiro: Aeronave de ala rotativa cuya planta de poder no entrega potencia al rotor sino a una hélice tractora. La sustentación que suministra el rotor es obtenida por la velocidad de traslación.

Autoridad aeronáutica: Comandante de Regiones Aéreas o en quien éste delegue su autoridad.

Autoridad aeronáutica Civil: Dependencia o funcionario del Estado Nacional encargado de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentaciones que rigen la aviación civil.

Autoridad Aeronáutica competente: Se entiende por autoridad aeronáutica civil

Autorización para alumno piloto: Documento firmado por el Instructor de Vuelo actuante, certificando que esa persona se encuentra en condiciones de realizar vuelos solo de acuerdo al programa de instrucción reconocida para alumnos pilotos. Dicha autorización no es válida para realizar vuelos de travesía.

Autorización para piloto: Persona poseedora de una licencia de piloto que requiera una autorización para propósitos especiales.

Avión (Aeroplano): Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Cancelación: Es la facultad de anular un instrumento público.

Certificado de Competencia: Ver licencia.

Certificado de Habilitación Psicofisiológica: Documento que acredita la aptitud psicofisiológica para el otorgamiento o mantenimiento de los certificados de idoneidad aeronáutica que lo requieran.

Certificado de Idoneidad Aeronáutica: Se refiere a la licencia, certificado de competencia, certificado de convalidación y habilitaciones adicionales otorgados por la Autoridad Aeronáutica competente.

Conjunto de aeronaves: Aeronaves que comparten similares características de performance; tales como velocidad, y curvas de alturas de operación, características de maniobrabilidad, como asimismo número y tipo de sistema de propulsión.

Control de conocimientos: Procedimiento por el cual la Autoridad Aeronáutica verifica la idoneidad de un postulante a una licencia, certificado de competencia de piloto o habilitación que podrá ser realizada en forma escrita, oral, ambas o por sistema informático autorizado.

Convalidación: Medida tomada por un Estado contratante de OACI, mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Copiloto: Piloto titular de licencia que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto de Relevo de Crucero: Piloto titular de una licencia con habilitación inscripta de Copiloto de Relevo de Crucero (CRC) limitado para actuar como copiloto asistiendo a otro tripulante de vuelo dentro de las limitaciones establecidas.

Entrenador Sintético de Vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, aprobados por la Autoridad Aeronáutica, en los cuales se simulan en tierra, las condiciones de vuelo:

1. **Simulador de vuelo:** Equipo que proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, la Performance y las características de ese tipo de aeronave.

2. **Entrenador para procedimientos de vuelo:** Equipo que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada

3. **Entrenador básico de vuelo por instrumentos:** Equipo que cuenta con los instrumentos apropiados y que simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Entrenamiento adicional (para ciertas aeronaves): Se entiende por entrenamiento adicional, aquella instrucción complementaria que la Autoridad Aeronáutica establezca para una determinada categoría, clase o tipo de aeronave.

Experiencia aeronáutica: Tiempo de vuelo como alumno piloto, como piloto o copiloto obtenido en una aeronave o en entrenador sintético de vuelo.

Examen de evaluación médica: Es el conjunto de procedimientos médicos establecidos por la autoridad médico-aeronáutica para determinar las capacidades psicofisiológicas correspondiente a las exigencias requeridas en la Parte 67 de estas RAAC, para el otorgamiento de los certificados de idoneidad aeronáutica.

Examen de vuelo: Prueba en las áreas de operaciones para la obtención de una licencia o certificado de competencia de piloto o habilitación que está dirigida a comprobar la aptitud del solicitante en la ejecución de maniobras en vuelo.

Factores humanos: Capacidades y limitaciones humanas que tienen impacto en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Funciones aeronáuticas: Son cada una de las tareas que se requiere para la conducción, navegación, mantenimiento o comunicación de una aeronave en vuelo, así como los trabajos en tierra que posibilitan su desplazamiento en el aire, con arreglo a lo establecido en estas regulaciones.

Giroplano: Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Habilitación: Autorización inscripta en el certificado de idoneidad aeronáutica y que forma parte de ella, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o limitaciones referentes a dicha licencia o certificado de competencia.

Habilitación para Operar Cat. II o Cat. III: Habilitación para operar en aeródromos y con aeronaves habilitadas para operar en Cat. II o Cat. III.

Helicóptero: Aerodino 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.

Hydroavión: Avión equipado con flotadores y otros dispositivos que le permiten amarar y despegar de la superficie del agua.

Idoneidad: Aptitud obtenida a través de la experiencia.

Inactividad: Período de tiempo en que el titular de la licencia, certificado de competencia o habilitación permanece sin efectuar actividad en su respectiva función.

Inspector de Vuelo: Personal de la Autoridad Aeronáutica que conduce, dirige y evalúa exámenes de conocimientos teóricos y exámenes de vuelo para la obtención de licencias, certificados de competencia y habilitaciones.

Instrucción de vuelo: Instrucción que es impartida por un Instructor de Vuelo en una aeronave.

Instrucción en tierra: Instrucción impartida por un instructor.

Instrucción reconocida: Programa de instrucción que la autoridad aeronáutica competente aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida dirección.

Instructor de vuelo: Piloto titular de la Licencia de Instructor de Vuelo, autorizada por la autoridad aeronáutica para impartir instrucción en tierra o en vuelo.

Licencia: Documento oficial otorgado por la autoridad aeronáutica que indica la especialidad aeronáutica del titular, las restricciones en caso de haberlas, y le otorga, dentro del período de su vigencia, las atribuciones para desempeñar las funciones propias o de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.

Motoplaneador: Planeador equipado con motor.

Navegación: Medios por los que se proporciona guía a una aeronave para que vuele desde una posición conocida hasta otra posición conocida.

Navegación a estima: Estimación o determinación de una posición futura a partir de una posición conocida, a base de la dirección, tiempo y velocidad.

Pericia: Habilidad adquirida por la experiencia.

Peso máximo de despegue: Peso máximo certificado de despegue.

Pilotar: Operar los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto: Genéricamente, es el titular de un Certificado de Idoneidad Aeronáutica que le permite operar o controlar una aeronave o asistir en su operación, durante el tiempo de vuelo.

Piloto privado: Persona titular de una licencia que le permite pilotar aeronaves en vuelos por los cuales no se recibe remuneración para sí o para terceros.

Piloto profesional: Personal titular de licencia de Piloto Comercial, Piloto Comercial de Primera Clase de Avión o de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

Planeador: Aeroplano no propulsado por motor que, principalmente, obtiene su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

Readaptación: Acto por el cual un Instructor de Vuelo habilitado y vigente adiestra y certifica que el solicitante ha cumplido con las exigencias de experiencia reciente.

Rehabilitación: Acto por el cual un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica conduce, evalúa y certifica que el solicitante ha cumplido con las exigencias de experiencia reciente para el ejercicio de las facultades en la función para la cual requiere tal alcance.

Regulaciones: Conjunto de disposiciones técnico-legal que el Comando de Regiones Aéreas (CRA) adopta, emite y/o enmienda de carácter mandatorio, que los usuarios deberán cumplir.

Reválida: Método adoptado por la Autoridad Aeronáutica competente para otorgar un certificado de idoneidad aeronáutica nacional, contemplado en estas regulaciones, en base a una licencia extranjera, toda vez que se cumplan con los requisitos mínimos establecidos y sujeto al principio de reciprocidad.

Suspensión: Es la atribución que tiene la autoridad aeronáutica de dejar sin efecto temporalmente un certificado de idoneidad aeronáutica o autorización.

Servicio aéreo internacional: Servicio de transporte aéreo regular realizado con aeronaves para el transporte público de pasajeros, correo o carga, que sobrevuela el espacio aéreo de más de un país.

Tiempo de entrenador: Tiempo durante el cual un piloto o alumno piloto practica el vuelo simulado en un entrenador sintético de vuelo aprobado por autoridad aeronáutica.

Tiempo de instrucción de doble comando: Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un instructor de vuelo habilitado, a bordo de una aeronave que posea doble comando.

Tiempo de instrucción recibida: En vuelo impartido por un instructor de vuelo habilitado, o en un entrenador sintético de vuelo.

Tiempo de vuelo avión: Período total transcurrido desde que el avión comienza a moverse por sus propios medios, con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Nota: Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo “entre calzas” de uso general.

Tiempo de vuelo de piloto: El tiempo en el cual una persona se desempeña como piloto en vuelo, como parte de la tripulación.

Tiempo de vuelo Aerostato de aire caliente: Tiempo total transcurrido desde que el aerostato enciende el/los quemadores, hasta que apaga los mismos para desinflar la envoltura al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo en travesía: El tiempo de vuelo adquirido durante un vuelo de travesía.

Tiempo de vuelo helicóptero: Tiempo total transcurrido desde que las palas de rotor comienzan a girar, hasta que el helicóptero se detiene completamente al finalizar el vuelo y se paran las palas del rotor.

Tiempo de vuelo planeador: Tiempo total transcurrido desde que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo por instrumentos: Tiempo durante el cual un piloto opera una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencias a puntos externos.

Tiempo de vuelo solo: Tiempo de vuelo durante el cual el piloto o alumno piloto es el único tripulante abordo de la aeronave operando los comandos.

Transporte aéreo internacional: El transporte aéreo no regular realizado con aeronaves para el transporte público de pasajeros, correo, o carga, que sobrevuela el espacio aéreo de más de un país.

Tripulante: Persona titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período del servicio de vuelo.

Vuelo: Operación de una aeronave en una o varias etapas de vuelo sin que cambie el número de vuelo.

Vuelo acrobático: Vuelo en el que se realizan maniobras intencionalmente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales.

Vuelo Cautivo: Vuelo que se realiza en un Aerostato (Globo) de forma tal que este pueda elevarse sobre el terreno por medio de cable y/o malacate que impide su translación en forma horizontal, con el fin de realizar ascensiones.

Vuelo comercial: Es el vuelo que se realiza mediante remuneración.

Vuelo IFR: Es el vuelo que se realiza de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos.

Vuelo nocturno: Tiempo de vuelo que se realiza entre el fin del crepúsculo vespertino y el comienzo del crepúsculo matutino.

Vuelo de travesía: Vuelo que se realiza entre dos puntos, uno de partida y otro de aterrizaje, entre los cuales media una distancia de más de 50 kilómetros (27 MN).

Vuelo VFR: Es el vuelo que se realiza de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE A - GENERALIDADES

- 61.1 Aplicación.
- 61.3 Requerimiento de licencia, certificado de competencia de piloto, Habilitación Psicofisiológica y habilitación adicional
- 61.4 Aprobación de Entrenador Sintético de Vuelo
- 61.5 Licencias y habilitaciones
- 61.7 Supresión de licencias y habilitaciones
- 61.9 Reservado
- 61.11 Reservado
- 61.13 Solicitudes de licencias y habilitaciones
- 61.14 Devolución del certificado de idoneidad aeronáutica
- 61.15 Actos Relacionados con el alcohol y drogas
- 61.17 Certificado Provisorio para licencias, certificado de competencia y/o habilitaciones
- 61.19 Validez de las licencias y habilitaciones
- 61.21 Vigencia de la habilitación para Operar Cat. II y Cat. III
- 61.22 Validez del Certificado Analítico
- 61.23 Calificación, clase y período de validez del Certificado de Habilitación Psicofisiológica
- 61.25 Cambio de nombre.
- 61.27 Licencia de piloto. Devolución voluntaria
- 61.29 Duplicado de licencia, certificado de competencia o Certificado de Habilitación Psicofisiológica por pérdida o destrucción
- 61.31 Habilitación de tipo, entrenamiento adicional y autorización
- 61.32 Instrucción adicional para ciertas aeronaves
- 61.33 Exámenes. Procedimientos generales
- 61.34 Requerimiento de idioma
- 61.35 Examen teórico de conocimientos
- 61.37 Examen teórico. Engaño u otra conducta ilícita en el examen
- 61.39 Requisitos para el examen de vuelo
- 61.41 Instrucción de vuelo impartida por otros instructores de vuelo autorizados.
- 61.43 Examen de Vuelo. Procedimientos generales
- 61.45 Aeronave y equipamiento mínimo requerido
- 61.47 Inspector de Vuelo. Exámenes
- 61.49 Examen posterior a la reprobación
- 61.51 Libro de Vuelo
- 61.52 Certificación de las horas de vuelo
- 61.53 Prohibición de volar durante deficiencias médicas
- 61.55 Habilitación de copiloto.
- 61.57 Experiencia reciente. Piloto. (solo para habitación de tipo de aeronave)
- 61.59 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, habilitaciones, libro de vuelo, informes o registros
- 61.60 Cambio de domicilio.

61.1 Aplicación.

(a) Esta Parte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de licencias de piloto, certificados de competencia de piloto o habilitaciones, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones.

(b) Los requisitos para el otorgamiento de la licencia de Piloto Comercial de Giroplano, de Piloto de Aeronave de Despegue Vertical y la habilitación de aeronave clase dirigible en la licencia de piloto de aerostato, se establecerán cuando la Autoridad Aeronáutica lo determine.

(c) El titular de una licencia de Piloto Privado de Helicóptero o Piloto Comercial de Helicóptero que la hubiera obtenido antes de la fecha de entrada en vigencia de esta Parte de las RAAC; y que aspire a una licencia de piloto de helicóptero carácter superior, deberá cumplir con las exigencias establecidas en las Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica (NOCIA Disposición N° 154/01 T.O. 2005). Los titulares de licencias de piloto de helicóptero a que hace referencia este párrafo se aplica al Piloto Privado de Helicóptero y al Piloto Comercial de Helicóptero.

(1) Para el cumplimiento de la experiencia de vuelo para la obtención de la Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero, el titular de la Licencia de Piloto Privado de Helicóptero, estará exento del cumplimiento de

la experiencia de vuelo establecida en el 61.129 (b) (1) (2) y (4) de la Subparte F de esta Parte de estas regulaciones; estando en ese caso sujeto al cumplimiento de lo establecido en el 2. 1º) a), b), c) y d) del Capítulo IX – Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero del documento normativo mencionado en el párrafo (c) de esta Sección, Estos requisitos están enunciados en el APENDICE A de esta Subparte

(2) Para el cumplimiento de la experiencia de vuelo para la obtención de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Helicóptero, el titular de la Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero, estará exento del cumplimiento de la experiencia de vuelo establecida en la Sección 61.161 (a) (1) (2), (3) y (4) de la Subparte H de esta Parte de estas regulaciones; estando en ese caso sujeto al cumplimiento de lo establecido en el 2. 1º) a), b), c) y d) del Capítulo XIV – Licencia de Piloto de Línea Aérea de Helicóptero del documento normativo mencionado en el párrafo (c) de esta Sección. Estos requisitos están enunciados en el APENDICE A de esta Subparte

. Si el curso de piloto se finaliza estando vigente esta Parte de las RAAC, el examen de vuelo se rendirá de acuerdo a lo estipulado en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves para cada categoría de aeronave.

(d) A partir del 01 de junio de 2007, el piloto que requiera la licencia de Instructor de Vuelo, o piloto aeroaplicador, deberá acreditar que es titular de una licencia de piloto comercial, o Piloto Comercial de Primera Clase de Avión o piloto de transporte de línea aérea.

(e) El poseedor de un Certificado de Aptitud Psicofisiológica obtenido antes de la fecha de entrada en vigencia de estas regulaciones, no requerirá la Autorización de Alumno Piloto para la realización del primer vuelo solo y los posteriores vuelos solo.

61.3 Requerimiento de licencia, certificado de competencia de piloto, habilitación psicofisiológica y/o habilitación adicional.

(a) Licencia de piloto: Ninguna persona titular de una licencia o certificado de competencia de piloto podrá actuar como piloto o en cualquier otra función en que se requiere un piloto miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave civil matriculada y o registrada en el país, a menos que:

(1) Sea titular y porte una licencia o certificado de competencia de piloto vigente otorgada bajo esta Parte o normas anteriores.

(2) No obstante, cuando la aeronave de matrícula nacional sea operada en un país extranjero, se podrá utilizar una licencia de piloto vigente otorgada por el país en el que la aeronave esté operando y convalidada por la Autoridad Aeronáutica argentina.

(3) Para poder ejercer sus atribuciones, todo titular de un certificado de idoneidad aeronáutica deberá tener, si corresponde, inscripto en el mismo habilitaciones adicionales.

(4) En caso de otras atribuciones que la autoridad aeronáutica considera que no requieran estar incorporadas en la licencia o certificado de competencia de piloto, como es la adaptación o readaptación a ciertas funciones de vuelo, deberá tenerlas registrada y debidamente firmada en el Libro de Vuelo del causante, por el Instructor de Vuelo que impartió la instrucción. El alcance de esta norma es para todas las licencias que lo requieran, que se otorguen según las normas anteriores o esta Parte

(b) Aeronave de matrícula extranjera: Todo titular de una licencia de piloto no podrá, dentro del territorio nacional, actuar como piloto al mando o en cualquier otra función en que se requiera un piloto miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave civil de matrícula extranjera, a menos que dicha persona esté en posesión de una licencia de piloto vigente otorgada por el Estado de matrícula de la aeronave, o una licencia argentina de piloto convalidada por el país en el cual está matriculada la aeronave.

Nota: Exceptuadas las aeronaves extranjeras afectadas a Empresas Argentinas de Transporte Aero comercial y Trabajo Aéreo

(c) Certificado de habilitación psicofisiológica: Todo titular de una licencia o certificado de competencia de piloto, podrá actuar como piloto al mando, o en cualquier otra función en que se requiera un piloto como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, cuya licencia o certificado de competencia de piloto haya sido otorgada de conformidad a esta Regulación o normas anteriores, siempre que dicha persona esté en posesión de un Certificado de Habilitación Psicofisiológica vigente, otorgada conforme a la Parte 67 de estas RAAC.

(1) Cuando una aeronave de matrícula argentina esté siendo operada en un país extranjero con una licencia de piloto válida emitida por ese Estado, se podrá usar el certificado médico vigente emitido por dicho Estado; siempre que estuviera convalidada por la autoridad aeronáutica competente o

(2) En el caso del otorgamiento de un Certificado de Convalidación según lo establecido en la sección 61.76 de la Subparte B de esta Parte, se aceptará como válido el certificado médico vigente extranjero otorgado por el Estado otorgador de la licencia, en equivalencia del Certificado de Habilitación Psicofisiológica del Estado argentino. En estos casos el Certificado de Convalidación mantendrá su vigencia hasta el vencimiento del mencionado certificado médico extranjero.

(d) Licencia de Instructor de Vuelo: Todo titular de una licencia, de piloto comercial, piloto comercial de primera clase de avión, piloto de transporte de línea aérea o de piloto de planeador y que posea la licencia de Instructor de Vuelo, podrá:

(1) Impartir la instrucción hasta el nivel de su licencia y de las habilitaciones inscriptas en ella.

(2) Impartir la instrucción de vuelo necesaria para capacitar al alumno piloto a los efectos de obtener su licencia de piloto en la categoría de aeronave requerida.

(3) Instruir al alumno piloto para el primer vuelo solo y firmar la autorización para realizarlo en la aeronave usada en la etapa de vuelo de instrucción

(4) Certificar con su firma en el Libro de Vuelo del solicitante los tiempos de vuelo realizados como piloto, como asimismo los tiempos de vuelo de instrucción que hubiere impartido según la Sección 61.52 (a) (2) de esta Subparte.

(5) En adición al (4) conducir las adaptaciones y readaptaciones requeridas en esta Parte.

(e) Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI): Todo titular de una licencia podrá actuar como piloto en la función que corresponda en una aeronave bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), o en condiciones meteorológicas IMC, si:

(1) Posee inscripta en su licencia de piloto privado de avión y/o helicóptero o aerostato (con habilitación de dirigible) la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI).

(2) El piloto posee inscripta en su licencia de Piloto Privado de Aerostato (dirigible) la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI), o sea titular de una licencia comercial de aerostato (dirigible).

(3) Para las aeronaves categoría Giroplano será de aplicación lo establecido en la sección 61.1 (b) de esta Subparte.

(f) Habilitación Cat. II: Ningún titular de una licencia podrá desempeñarse como piloto o como copiloto en una aeronave de matrícula argentina en operaciones Cat II, a menos que tenga incorporada en su licencia de piloto la respectiva habilitación en vigencia para operar Cat II.

(g) Habilitación Cat. III: Ningún titular de una licencia podrá desempeñarse como piloto o como copiloto en una aeronave de matrícula argentina en operaciones Cat. III, a menos que tenga incorporada en su licencia de piloto la respectiva habilitación en vigencia para operar Cat. III.

(h) Edad límite para determinadas operaciones de vuelo: No deberá desempeñar funciones de piloto como copiloto en aeronaves afectadas a una empresa de transporte aerocomercial, el titular de una licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea que hubiere cumplido 60 años de edad, sin embargo;

(1) Aquellos pilotos titulares de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea mayores de 60 años de edad y hasta cumplir 63 años, que estén incorporados al "Programa para la Evaluación Técnica Operativa - Psicofisiológico de Tripulantes Mayores de 60 años Afectados a Empresas de Transporte Aerocomercial" podrán continuar en el ejercicio de las atribuciones que le otorga su licencia de piloto, solamente:

(i) En aeronaves de matrícula argentina y en vuelos que operen en aeródromos, rutas y espacios aéreos de jurisdicción nacional.

(ii) Las empresas de transporte aéreo regular y no regular que deseen realizar vuelos al exterior con tripulantes en estas condiciones, deberán solicitar la aprobación a la autoridad aeronáutica competente, estando tal aprobación condicionada a la autorización que otorguen los Estados extranjeros involucrados.

(iii) En todos los casos, podrá haber un solo tripulante incluido en este programa por tripulación, sea ésta normal o reforzada, y

(iv) Las empresas aerocomerciales con tripulantes en el programa, conservarán con respecto a éstos y a la Autoridad Aeronáutica todas las responsabilidades y obligaciones propias de cualquier tripulante normal, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.

(i) Tripulante de vuelo con licencia extranjera: Siempre que reúna los requisitos que se prescriben para su obtención, a todo piloto que no sea ciudadano argentino, si no existe orden de revocación del Estado de emisión, se le podrá otorgar una autorización de piloto con las debidas limitaciones, solamente cuando la autoridad aeronáutica considere que tal certificado de idoneidad aeronáutica es necesario para la operación de una aeronave civil matriculada y registrada en la República Argentina, o que la licencia y/o habilitación de Instructor de Vuelo sea necesaria para la instrucción de pilotos de nacionalidad argentina.

(j) Verificación de los certificados de idoneidad aeronáutica: Todo titular de una licencia de piloto, certificado de competencia de piloto, de un certificado de habilitación psicofisiológica o de un certificado de convalidación otorgada en virtud de esta Regulación o normas anteriores deberá presentarla para ser inspeccionada cuando lo solicite cualquier representante autorizado por la autoridad aeronáutica, o judicial competente. Asimismo deberá acompañar al certificado de idoneidad con su documento de identidad nacional.

61.4 Aprobación de entrenador sintético de vuelo.

(a) Todo entrenador sintético de vuelo que represente de manera específica una categoría, clase o tipo de aeronave o conjunto de aeronaves que permita el entrenamiento, evaluación o examen de pilotos, deberá estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica, para:

(1) Impartir entrenamiento de cada maniobra, o procedimiento para adquirir los conocimientos y pericia de vuelo para ese tipo de aeronave, y

(2) Permitir la verificación de la actuación del tripulante.

(b) La Autoridad Aeronáutica podrá aprobar un equipo distinto a un entrenador sintético de vuelo para propósitos o maniobras específicas.

61.5 Licencias certificado de competencia y habilitaciones en referencia a aeronaves.

(a) El Estado argentino otorgará a las personas que cumplan satisfactoriamente los requerimientos exigidos las siguientes licencias, certificados de competencias, según lo siguiente:

(1) Licencias:

- (i) Piloto Privado
- (ii) Piloto Comercial
- (iii) Piloto Comercial de Primera Clase de Avión.
- (iv) Piloto Transporte de Línea Aérea
- (v) Piloto de Planeador
- (vi) Instructor de Vuelo
- (vii) Piloto Aeroaplicador

(2) Certificados de competencia:

(i) Piloto Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM).

(b) El Estado argentino otorgará habilitaciones adicionales a las personas que cumplan satisfactoriamente los requerimientos exigidos, según lo siguiente:

(1) Habilitación de categoría de aeronave:

- (i) Avión
- (ii) Helicóptero
- (iii) Planeador
- (iv) Aerostato
- (v) Giroplano

(2) Habilitación de clase de aeronave: Es aquella que se otorga para pilotar aeronaves que requieran solamente un (1) piloto.

- (i) Monomotor Terrestre
- (ii) Multimotor Terrestre
- (iii) Hidroavión Monomotor.
- (iv) Hidroavión Multimotor

(3) Habilitación de clase de aerostato:

- (i) Globo libre tripulado con unidad térmica a bordo.
- (ii) Globo libre tripulado a gas.
- (iii) Globo cautivo a gas.

- (iv) Dirigible a aire caliente.
- (iv) Dirigible a gas.

(4) Habilitación de tipo de aeronave: Es aquella que se otorga para pilotar:

- (i) Avión de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue certificadas para volar con uno o más pilotos.
- (ii) Todos los Helicópteros cualquiera sea su peso.
- (iii) Todos los giroplanos cualquiera sea su peso.
- (iv) Una habilitación por cada tipo de avión no convencional, cualquiera sea su peso.

61.7 Supresión de habilitaciones.

(a) Habilitación de vuelo VFR controlado:

(1) Esta habilitación dejará de emitirse el 31-MAY- 2007, a partir del 1º - JUN – 2007 los alcances de esta habilitación estarán incorporados a las atribuciones de la licencia de piloto privado y piloto de planeador. Los titulares de estas licencias de piloto, que en ellas tengan inscrita tal habilitación y no requieran una licencia de carácter superior o una habilitación que supere las atribuciones de esta habilitación, mantendrán la habilitación de vuelo VFR controlado.

(2) Si el titular de una licencia de piloto privado o de planeador que al 1º de junio de 2007 no tuviere inscrita tal habilitación en la licencia, por no haberla obtenido, se limitará en la licencia tal alcance, mediante la leyenda: "Carece de las atribuciones de la Habilitación VFR controlado".

(3) Cuando el titular apruebe el curso para esta habilitación y rinda el examen, se le eliminará de la licencia tal limitación.

61.9 Reservado.

61.11 Reservado.

61.13 Solicitudes de licencias, certificado de competencia y habilitaciones.

(a) La solicitud para la obtención de una licencia, certificado de competencia y habilitaciones emitida según esta Parte o normas anteriores, se deberán realizar en los formularios y de la manera establecida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Toda persona que cumpla con los requisitos establecidos en esta Parte, podrá obtener una licencia o certificado de competencia para la categoría de aeronave, clase y/o tipo u otras habilitaciones adicionales.

(c) El solicitante que no pueda cumplir con todos los requisitos establecidos para obtener el Certificado de Habilitación Psicofisiológica para una licencia, certificado de competencia o habilitación, se le podrá otorgar el certificado de idoneidad requerido con las limitaciones inscriptas en el Certificado de Habilitación Psicofisiológica según lo determine la Autoridad Aeronáutica competente.

(d) Excepto para la licencia de Piloto Comercial de Aerostato (Globo Libre), la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) formará, a partir del 1º-JUN-2007, parte de las Licencias de Piloto Comercial.

(e) La habilitación para operar Cat. II o Cat. III se otorgará como complemento de las licencias de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión o TLA

61.14 Devolución de certificados de idoneidad aeronáutica.

(a) La licencia o certificado de competencia de piloto o certificado de convalidación, otorgada de acuerdo a esta Regulación o a normas anteriores que hubieren sido suspendidos o revocados, deberán ser devueltas personalmente o por correspondencia, dentro de los 30 días de la notificación, a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA), sito en Av. de los Inmigrantes 2048 CP 1104, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

61.15 Actos relacionados con el alcohol y drogas.

(a) La violación intencional de cualquier ley, reglamentación, o disposición relacionada con la posesión, transporte o contrabando de sustancias psicoactivas o estimulantes, será motivo para:

(1) Suspender o revocar la licencia o certificado de competencia, luego de poseer la resolución de la Autoridad Judicial competente, y

(2) Rechazar la solicitud para la obtención de cualquier licencia, certificado de competencia o habilitación adicional mencionadas en esta Parte por un período de hasta un año a partir de la fecha de la resolución judicial.

(b) Toda persona que tuviera sospecha razonable que algún miembro de una tripulación se encontrare bajo los efectos del alcohol o drogas, previo a la iniciación o durante la realización de un vuelo, deberá:

(1) Informar tal circunstancia a la autoridad competente en forma inmediata, a fin que ésta adopte las medidas pertinentes.

61.17 Certificado provisorio para licencia certificado de competencia y/o habilitación.

(a) Todo solicitante que haya completado la totalidad de los requisitos establecidos para la obtención de una licencia de piloto o habilitación, la autoridad aeronáutica le otorgará un certificado provisorio, con una vigencia de hasta 90 días.

(b) El certificado provisorio, caducará cuando:

- (1) Finalice el plazo de validez establecido en él; o
- (2) El solicitante reciba la licencia o certificado de competencia de piloto definitiva, o
- (3) Se constate que fue obtenida ilegalmente, o se hubiera cometido un error en su emisión, o
- (4) El titular rehúsa cumplir, si así se requiere, un control de conocimientos o pericia.
- (5) Cuando venza el Certificado Psicofisiológico.

61.19 Vigencia de las licencias y habilitaciones.

(a) Generalidades: El titular de una licencia de Instructor de Vuelo o autorización para alumno piloto o certificado de convalidación con indicación de vencimiento, no deberá, después de esa fecha, ejercer las atribuciones que le otorga tal documento de idoneidad aeronáutica.

(b) Vigencia de las licencias: La licencia otorgada bajo esta Parte o normas anteriores es de carácter permanente, pero el ejercicio de sus atribuciones pierden vigencia cuando:

(1) El titular no cumple con las exigencias establecidas para cada caso, referidas a:

- (i) La vigencia de la evaluación médica.
- (ii) El mantenimiento de la experiencia reciente de vuelo por categoría, clase y/ o tipo de aeronave, y por habilitaciones registradas en la licencia.

(iii) Cuando el titular esté cumpliendo una sanción de orden aeronáutica.

(c) Vigencia de la Licencia de Instructor de Vuelo: La licencia de Instructor de Vuelo tendrá vigencia y será efectiva solamente cuando el titular posea la licencia de piloto vigente, como así mismo el Certificado de Habilitación Psicofisiológica correspondiente a esa licencia de piloto, y

(1) Haber cumplido con lo establecido en el párrafo (b) (1) (i), (ii) y no estar incurso en el (b) (iii) de esta Sección.

(2) Demuestre que dentro del período de 180 días previos ha llevado a cabo actividad de instrucción en tierra o en vuelo, y

(3) Salvo los instructores de vuelo que se desempeñen en empresas aerocomerciales certificadas bajo las partes 121 ó 135; deberán haber cumplido con control bienal de actualización y nivelación de conocimientos y demuestre satisfactoriamente ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica por medio del desempeño de los alumnos pilotos o pilotos en instrucción por él presentados a examen:

(i) Su nivel de actualización de conocimientos teóricos y de vuelo en el desarrollo del programa de instrucción en tierra y maniobras en vuelo requeridas en el proceso de instrucción,

(4) Una vez realizada esta evaluación, el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica actuante dejará certificado en el Libro de Vuelo y si corresponde adjuntará al legajo aeronáutico del causante la debida constancia de tal control.

(d) Validez para la autorización para vuelo solo de alumno piloto: La autorización para vuelo solo de alumno piloto caducará pasados los 12 meses de la fecha de otorgamiento por parte de la institución de vuelo que lo otorgó.

(e) Vigencia del Certificado de Convalidación: El piloto titular de un certificado de convalidación emitido según la sección 61.76 de esta Regulación podrá ejercer las atribuciones que este documento le otorga, solamente mientras el certificado médico extranjero esté vigente.

61.21 Vigencia de la habilitación para operar Cat. II y Cat. III: (que no estén comprendidas en las Parte 121 y 135 de estas RAAC).

(a) Serán causales para que una habilitación de Cat. II y/o Cat. III para cada tipo de aeronave que estuviera inscripta en una licencia pierda vigencia:

(1) La falta de entrenamiento mínimo desde la fecha en que fue obtenida o de haber realizado el último vuelo en esas condiciones meteorológicas, hasta el sexto mes calendario en un tipo de aeronave para el que estuviere habilitado.

(2) Dicho entrenamiento mínimo requerido consistirá en la realización de:

(i) 6 aproximaciones de precisión ILS Cat. II / ILS Cat. III para cada tipo de aeronave para las cuales posee esta habilitación.

(b) Si el titular de una licencia de piloto que tiene inscripta la habilitación Cat. II / Cat. III aprueba el examen de vuelo para la renovación de dicha habilitación en el mes anterior al del vencimiento, se considerará que ha aprobado la renovación en el mes del vencimiento efectivo.

61.22 Validez del certificado analítico.

(1) Todo curso teórico de instrucción reconocida necesario para la obtención de una licencia, certificado de competencia de piloto o habilitación adicional para piloto, tendrá una validez permanente a partir de la finalización del mismo

NOTA: A la adopción de un sistema integral de evaluación, están en preparación los exámenes escritos y orales para las distintas licencias, certificados de competencia y habilitaciones, estimándose su entrada en vigencia a partir del 1º-JUN-2007.

61.23 Calificación, clase y período de validez del Certificado de Habilitación Psicofisiológica.

(a) La calificación y la clase de los reconocimientos médicos para el otorgamiento del Certificado de Habilitación Psicofisiológico se realizarán de acuerdo a lo establecido en la sección 67.9 y 67.21 respectivamente de la Parte 67 de esta RAAC.

(b) Los períodos de validez de las distintas clases de Certificados de Habilitación Psicofisiológicas están establecidos en la sección 67.23 (a) de la Parte 67 de esta RAAC, y sus períodos en el APENDICE 1 de la misma Subparte.

(c) El certificado de habilitación psicofisiológica deberá acompañar a la licencia o certificado de competencia de piloto y dará validez a los mismos.

(d) El titular de una licencia o certificado de competencia de piloto, no podrá ejercer las atribuciones que le confiere, cuando tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que le impidiera cumplir con seguridad las exigencias del vuelo.

61.25 Cambio de nombre.

(a) El titular de una licencia, certificado de habilitación psicofisiológica o certificado de convalidación de piloto emitido según esta Parte o normas anteriores que hubiera cambiado de nombre o apellido deberá solicitar incorporarlos al mismo, deberá:

(1) Presentar ante la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, ubicada en Av. De los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la siguiente documentación:

(i) Fotocopia y original de la orden judicial u otro documento legal que certifica el cambio (al finalizar el control se devolverán los documentos originales).

(ii) Completar y firmar los formularios correspondientes.

(iii) Abonar el arancel establecido.

(iv) Devolver el/ los documentos aeronáuticos que requieren el cambio de nombre a la autoridad y en la dirección establecida en la sección 61.14 de esta Subparte.

61.27 Licencia de piloto. Devolución voluntaria.

(a) Todo titular de una licencia o certificado de competencia de piloto que hubiere obtenido una licencia de la misma categoría de aeronave de grado superior, o de grado inferior o, se le hubieren anulado habilitaciones, podrá devolver voluntariamente tal documento aeronáutico que haya perdido vigencia en el organismo establecido en la sección 61.14 de esta Subparte.

61.29 Duplicado de licencia certificado de competencia o certificado de habilitación psicofisiológica por pérdida o destrucción.

(a) Licencia: El titular de un certificado de idoneidad aeronáutica emitida según esta Parte o normas anteriores, que gestione un duplicado por la pérdida o destrucción del original, deberá:

(1) Solicitarlo personalmente o por correo a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, ubicado en Av. de los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

(2) Completar y firmar los formularios correspondientes.

(3) Abonar el arancel establecido.

(4) Cuando el cambio se produzca por pérdida, se deberá adjuntar la constancia de la denuncia o exposición ante la autoridad policial.

(5) En el caso que el cambio se produzca por destrucción, deberá adjuntar el documento deteriorado, como constancia de la solicitud.

(b) Certificado de habilitación psicofisiológica: La persona que gestione un duplicado de un Certificado de Habilitación Psicofisiológica emitido según la Parte 67 de esta RAAC o normas anteriores, debido a la pérdida o destrucción, deberá:

(1) Solicitarlo personalmente o por correo ante el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), sito en Av. Belisario Roldán 4651 CP: 1425 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o en los Centros Auxiliares ubicados en las ciudades de: Comodoro Rivadavia, Córdoba, Villa Reynolds (Prov. San Luis) y Mendoza.

61.31 Habilitación de tipo, entrenamiento adicional y autorización.

(a) Habilitaciones de tipo: Es aquella que se otorga:

(1) Para aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue que operen con uno o más pilotos;

(2) Para todos los helicópteros, cualquiera sea su peso.

(3) Para otro tipo de aeronave especificada, como no convencional, por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Autorización temporaria en lugar de una habilitación de tipo de aeronave: El titular de una licencia de piloto podrá ser autorizado por la autoridad aeronáutica competente a operar una aeronave que requiera de una habilitación de tipo sin contar con ella, por un período de hasta 90 días siempre que:

(1) La autoridad aeronáutica haya autorizado el vuelo o series de vuelos, de instrucción, o de ensayos, o de prueba u otros, y

(2) En la realización de tales vuelos no se transporten pasajeros.

(c) Limitación en la operación de una aeronave tipo: Para desempeñarse como piloto de una aeronave que requiera habilitación de tipo, el titular de una licencia de piloto deberá:

(1) Poseer la habilitación de tipo correspondiente a la aeronave a ser volada; o

(2) Que esté recibiendo entrenamiento impartido por un Instructor de Vuelo habilitado al tipo de aeronave para el cual él requiere la habilitación.

61.32 Instrucción adicional para ciertas aeronaves.

(a) Aeronaves complejas: Ningún titular de una licencia podrá desempeñarse como piloto o de copiloto de una aeronave compleja, si no ha cumplimentado con lo siguiente:

(1) Que un Instructor de Vuelo habilitado le haya impartido instrucción en tierra y en vuelo para adaptarlo a la aeronave en cuestión y deje registrado en el Libro de Vuelo del solicitante la certificación de la instrucción recibida, como así mismo registrada la adaptación correspondiente para operar una aeronave definida como compleja.

(b) Aeronaves de alta performance: Ningún titular de una licencia podrá desempeñarse como piloto o copiloto según corresponda, de una aeronave de alta performance, cuyo peso máximo de despegue es menor a 5.700 Kgs. si no demuestra:

(1) Que un Instructor de Vuelo habilitado haya impartido instrucción en tierra y en vuelo para adaptarlo al avión y deje registrado en el Libro de Vuelo del solicitante la certificación de la instrucción impartida, como asimismo registrar la adaptación correspondiente para operar dicha aeronave.

(c) Aeronaves presurizadas capaz de operar a gran altitud: El titular de una licencia no podrá desempeñarse como piloto o copiloto de una aeronave presurizada que tiene un techo de servicio de 25.000 pies (MSL) o superior, si no ha recibido entrenamiento teórico en tierra impartido por un Instructor de Vuelo que cuente con esta adaptación quien deberá certificar que tal persona ha cumplimentado:

(1) Como mínimo los siguientes temas de conocimientos teóricos:

(i) Aerodinámica y meteorología.

(ii) Respiración;

(iii) Efectos, síntomas, y causas de la hipoxia y todo otro malestar producido por el vuelo a gran altura;

(iv) Duración del estado de conciencia sin oxígeno suplementario;

(v) Efectos del uso prolongado de oxígeno suplementario;

(vi) Causas y efectos de la expansión del gas y de la formación de burbujas de gas;

(vii) Medidas preventivas para eliminar la expansión del gas, la formación de burbujas de gas, y los malestares por la gran altura;

(viii) Fenómenos físicos e incidentes por la descompresión; y

(ix) Todos los otros aspectos fisiológicos del vuelo a gran altura.

(2) Si ha recibido entrenamiento en vuelo:

(i) Impartido por un Instructor de Vuelo que cuente con esta adaptación en una aeronave presurizada, o

(ii) En un entrenador sintético de vuelo que sea representativo de la aeronave presurizada en cuestión, y

(iii) Haya sido autorizado por el Instructor de Vuelo y certificado en el libro de vuelo, que la persona ha demostrado seguridad y conocimientos en la operación de una aeronave presurizada.

(3) El entrenamiento de vuelo debe incluir, por lo menos, los siguientes temas:

(i) Operaciones de vuelo en crucero normal volando por encima de los 25.000 pies MSL;

(ii) Procedimientos apropiados de emergencia para simular una descompresión rápida, (sin despresurizar realmente la aeronave); y

(iii) Procedimientos simulados de descenso de emergencia.

(4) El entrenamiento y la constancia no son requeridos si dicha persona tiene certificado en su libro de vuelo que ha operado aeronaves presurizadas con anterioridad.

(d) Adaptación específica para una determinada aeronave: Todo titular de una licencia podrá desempeñarse como piloto o copiloto de una aeronave que la Autoridad Aeronáutica ha determinado que requiere un entrenamiento específico si:

(1) Ha recibido el entrenamiento teórico en tierra y en vuelo para dicha aeronave, o en un entrenador sintético de vuelo que sea representativo de la aeronave para la cual se requiere cumplir con estas exigencias las que serán impartidas por un Instructor de Vuelo habilitado, quien certificará en el Libro de Vuelo del causante, la instrucción que ha recibido.

61.33 Exámenes. Procedimientos generales.

(a) Los exámenes teóricos, escritos, o prácticos establecidos en esta Parte se tomarán en el lugar, fecha y por las personas designadas por la autoridad aeronáutica competente.

61.34 Requerimiento de idioma.

(a) Generalidades: A partir del 05 de marzo de 2010, todos los pilotos con nivel de licencia de comercial o superior, demostrarán a la autoridad aeronáutica competente su capacidad de hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas por lo menos al Nivel Operacional (Nivel 4) especificado por la OACI, relativos a la competencia lingüística que figuran en el APENDICE B de esta Subparte, debiendo por lo menos:

(1) Poder comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral mediante el uso de teléfono o radiotelefono y en situaciones de contacto directo;

(2) Comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo;

(3) Utilizar estrategias de comunicación apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer, verificar, confirmar o aclarar información en un contexto general o relacionado con el trabajo;

(4) Resolver satisfactoriamente y con relativa facilidad las dificultades que surjan por complicaciones o cambios inesperados que ocurran dentro del contexto de una situación de trabajo ordinaria o de una función comunicativa que por lo demás les sea familiar; y

(5) Utilizar un dialecto o acento que sea entendible para la comunidad aeronáutica.

(6) A partir del 05 de marzo de 2010 la competencia lingüística de los pilotos de aviones y helicópteros que demuestren una competencia inferior al nivel "experto" (nivel 6) se evaluará a determinados intervalos conforme al nivel demostrado de competencia lingüística individual; de acuerdo a:

(i) Aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel Operacional (Nivel 4) deberán ser evaluados por lo menos cada 3 años, y

(ii) Aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel Avanzado (Nivel 5) deberán ser evaluados por lo menos cada 6 años.

(7) No será de aplicación para las personas cuyas licencias se haya otorgado originalmente antes de la entrada en vigencia de esta RAAC, pero se aplicará a todas las personas cuyas licencias sigan vigentes después del 05 de marzo de 2010.

31.35 Examen teórico de conocimientos.

(a) Toda persona que requiera una licencia, certificado de competencia o habilitación deberá rendir un examen teórico de conocimientos ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica competente.

61.37 Examen teórico. Engaño u otra conducta ilícita en el examen.

(a) Un solicitante para un examen de conocimientos no podrá:

(1) Copiar o retirar intencionalmente, una prueba escrita del lugar del examen.

(2) Dar o recibir de otro postulante, cualquier parte o copia de la prueba.

(3) Dar o recibir ayuda sobre la prueba mientras la misma se está llevando a cabo;

(4) Rendir cualquier parte de la prueba, en lugar de otra persona.

(5) Ser representado o representar a otra persona para la prueba.

(6) Usar cualquier material o ayuda durante el período en que la prueba se está llevando a cabo, a menos que esté específicamente autorizado por el Inspector de la Autoridad Aeronáutica.

(7) Dar lugar, ocasionar intencionalmente, o participar en cualquier acto no apropiado de acuerdo a esta sección.

(b) Un postulante a quien el Inspector de la Autoridad Aeronáutica denuncia por haber cometido un acto no apropiado, se lo considerará, por el período de un año desde que ha cometido dicho acto, imposibilitado para:

(1) Solicitar una licencia, certificado de competencia o habilitación otorgada según esta regulación; o

(2) Solicitar y presentarse a cualquier examen de conocimientos establecidos por esta regulación.

(c) Toda licencia, certificado de competencia, habilitación, o calificación podrá ser suspendida o revocada si la Autoridad Aeronáutica encuentra que dicha persona ha cometido un acto no apropiado determinado por esta RAAC.

61.39 Requisitos para el examen de vuelo.

(a) Para rendir un examen de vuelo para la obtención de una licencia, certificado de competencia de piloto, habilitación de vuelo por instrumentos, de clase, de tipo de aeronave o cualquier otra habilitación establecida en esta Parte, se deberá:

(1) El centro de instrucción, escuela de vuelo, o institución aerodeportiva, requerirán a la Autoridad Aeronáutica competente la presencia del Inspector de Vuelo designado con el objeto de conducir el examen práctico. Todo ello en la forma y oportunidad que se coordine.

(2) En adición al (a) (1), se tendrá en cuenta lo dispuesto en el 61.45 de esta Subparte.

(3) El Instructor de Vuelo garantizará mediante un examen de vuelo completo (pre inspección) la pericia y conocimientos del solicitante, todo ello dentro de los 90 días precedentes a la fecha del examen por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(b) El aspirante deberá prever y poseer lo siguiente:

(1) Que será sometido a un examen teórico de conocimientos conforme al curso que ha desarrollado.

(2) El Libro de Vuelo actualizado y certificado por el Instructor de Vuelo, que tiene la experiencia requerida por estas regulaciones.

(3) El Certificado de Habilitación Psicofisiológica vigente, de acuerdo a la licencia, certificado de competencia o habilitación solicitada.

(3) Asegurarse de cumplir con el requisito de edad correspondiente al tipo de licencia, certificado de competencia o habilitación solicitada.

61.41 Instrucción de vuelo impartida por otros instructores de vuelo autorizados.

(a) Cualquier persona podrá acreditar la instrucción de vuelo requerido para la obtención de una licencia, certificado de competencia de piloto, o habilitación, si recibió la instrucción de:

(1) Un instructor de vuelo de las Fuerzas Armadas, en un programa para el entrenamiento de aviadores militares o de:

(2) Un Instructor de Vuelo con licencia extranjera otorgada por un Estado Contratante al Convenio (Chicago 1944) autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente a impartir instrucción en tierra y en vuelo.

61.43 Examen de vuelo. Procedimientos generales.

(a) General: Todo solicitante de una licencia, certificado de competencia o habilitación, deberá, dentro de los 90 días de finalizada la instrucción llevada a cabo en aeronave o simulador de vuelo, realizar el examen de vuelo correspondiente. Tal prueba consistirá en la demostración ante el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica de la habilidad en la ejecución de las maniobras y procedimientos establecidos para esa licencia, certificado de competencia o habilitación, de acuerdo a lo determinado en los Estándares para los Exámenes Prácticos de Vuelo para Aeronaves. El examen de vuelo consistirá en:

(3) La ejecución de las maniobras especificadas en el área de operaciones requeridas por la licencia, certificado de competencia o habilitación, dentro de los límites establecidos en los Estándares para los Exámenes Prácticos de Vuelo para Aeronaves.

(4) Demostrar dominio y seguridad en la ejecución de las maniobras a realizar.

(5) Demostrar idoneidad y competencia satisfactorias dentro de los parámetros establecidos;

(6) Demostrar criterio operacional e idoneidad para volar la aeronave si ésta tiene la certificación de operaciones con un solo piloto.

(b) Si un solicitante no aprueba cualquier área de operación o fase, el examen práctico de vuelo será considerado desaprobado, y deberá ser sometido a una nueva prueba de pericia dentro de los 60 días posteriores de la fecha de desaprobación.

(c) A requerimiento del solicitante o del Inspector de Vuelo, se podrá interrumpir un examen de vuelo por algunos de los siguientes motivos:

(1) Debido a condiciones meteorológicas adversas, o de aeronavegabilidad de la aeronave, o cualquier otro problema que afecte la seguridad de vuelo.

(b) Si un examen de vuelo se interrumpe, al solicitante se le acreditarán las áreas de operación o fases que fueron aprobadas, solamente si el postulante:

(1) Cumplimenta, en forma satisfactoria, toda la instrucción adicional requerida y obtiene las certificaciones de instrucción en vuelo y:

(1) Aprueba el resto del examen de vuelo dentro del período de 60 días posteriores a la fecha de la interrupción o de no haber sido aprobado.

(e) Si el aspirante no aprueba o el examen se interrumpe, para todos los casos, deberá cumplir con el 61.39 (a) (3) de esta subparte.

61.45 Aeronave y equipamiento mínimo requerido.

(a) General: Toda aeronave utilizada para rendir un examen de vuelo deberá estar registrada o matriculada en la República Argentina, o que la aeronave extranjera que se utiliza en el examen práctico forme parte de un programa de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente, debiendo en todos los casos contar con el certificado de aeronavegabilidad vigente y que sea de la categoría, clase y tipo (si corresponde), para la cual requiere una licencia, certificado de competencia o habilitación.

NOTA: Exceptuadas las aeronaves extranjeras afectadas a Empresas Argentinas de Transporte Aerocomercial y Trabajo Aéreo

(b) Equipamiento requerido: (fuera de los controles).

(1) La aeronave utilizada para un examen de vuelo deberá tener:

(i) El equipamiento necesario para el tipo de operación aérea requerida para el examen de vuelo;
(ii) Ninguna limitación operativa en el certificado de aeronavegabilidad vigente, que limite su uso en las áreas de operación requeridas para el examen de vuelo;
(iii) La aeronave debe tener dos puestos de pilotos con la visibilidad adecuada para que cada persona opere la aeronave, en forma segura; y
(iv) Visibilidad adecuada en la cabina y hacia fuera, para evaluar la performance del solicitante; cuando se provea un asiento adicional para el Inspector de Vuelo.

(c) Controles de vuelo: Una aeronave (que no sea un ULM) suministrada para un examen de vuelo, según el párrafo (a) de esta Sección deberá tener total funcionamiento del doble comando y doble comando de frenos.

(d) Equipamiento para vuelo por instrumentos simulado (Capota): El solicitante dispondrá de una aeronave que le permita al Inspector de Vuelo conducir un examen de vuelo que requiera operar en vuelo únicamente, con referencia a los instrumentos de vuelo, y que excluya la referencia visual del piloto hacia afuera de la aeronave.

(e) Aeronave monoposto: A efectos de realizar el examen de vuelo necesaria para obtener la habilitación de piloto Aeroaplicador o de Exhibición Acrobática en una aeronave que tenga un único asiento;

(1) El Inspector de Vuelo en otra aeronave con doble comando, sin limitación y habilitada para el cumplimiento del examen evaluará las exigencias de maniobras en vuelo para la habilitación solicitada; y

(2) En un segundo paso, desde una posición en tierra, controlará la ejecución de los procedimientos y técnicas para evaluar y determinar la idoneidad del solicitante que está llevando a cabo en una aeronave monoposto específica habilitada y certificada.

(3) El examen de vuelo en una aeronave monoposto no deberá contener una demostración de habilidades sobre vuelo por instrumentos.

(f) Utilización de entrenador sintético de vuelo para el examen de vuelo:

(1) Para la obtención de una licencia o habilitación, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar, siempre que esté aprobado y sea apropiado para tal fin, la utilización de un entrenador sintético para la ejecución de las maniobras exigidas para el examen de vuelo, de acuerdo al cumplimiento de las partes pertinentes de la Sección 61.64 de la Subparte B de estas RAAC.

61.47 Inspector de Vuelo. Exámenes.

(a) Todo Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica representa al Estado con el propósito de tomar exámenes teóricos de conocimientos aeronáuticos y los exámenes de vuelo necesarios para observar y evaluar la idoneidad del solicitante para realizar satisfactoriamente las maniobras y procedimientos de vuelo de la prueba, exigidos para el otorgamiento de licencias, certificados de competencias o habilitaciones adicionales.

61.49 Examen posterior a la desaprobación.

(a) El solicitante de un examen teórico, escrito o de un examen de vuelo que haya desaprobado un examen, puede solicitar uno nuevo, siempre que haya recibido:

(1) La instrucción requerida impartida por un Instructor de Vuelo que certifique que el solicitante está capacitado para presentarse nuevamente a examen.

(b) La Autoridad aeronáutica competente mantendrá un registro de solicitantes desaprobados, que incluya a los instructores de vuelo actuantes, de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronave.

61.51 Libro de vuelo.

(a) El registro de la actividad de vuelo constituye una declaración jurada, incurriendo en delito quien adultere o falseare datos. El Libro de Vuelo deberá contener la totalidad de horas voladas, donde se demuestra el cumplimiento de las exigencias establecidas en tiempos y calidad de vuelos necesarios para la obtención de la primera licencia de piloto, licencias superiores o habilitaciones adicionales, como asimismo la demostración de la experiencia reciente.

(1) Todo titular de una licencia de piloto deberá registrar su actividad de vuelo de la manera establecida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El titular de un Libro de Vuelo deberá:

(1) registrar la información por cada vuelo, lección de vuelo, o

(2) la realización de instrucción o entrenamiento en un entrenador sintético de vuelo aprobado.

(c) La información requerida se refiere a:

(1) Generalidades:

(i) Fecha: Año- Día- Mes

(ii) Itinerario: Hora de salida; Desde - Hasta, o lección de entrenador sintético de vuelo; Hora de llegada.

(2) Finalidad del vuelo

(3) Aeronaves Utilizadas: Tipo - Matrícula- Potencia- Clase.

(4) Tiempos de Vuelo: Sobre Aeródromo: De Día, (piloto y copiloto) –De Noche:(piloto al mando y segundo al mando).

(5) Travesía: De Día (piloto y copiloto) De Noche (piloto y copiloto).

(6) Navegador, Mecánico de Abordo y Técnico Mecánico de Abordo.

(7) Aterrizajes.

(8) Discriminación de Tiempos de vuelo:

(i) Instructor de vuelo

(ii) Multimotor.

(iii) Reactor.

(iv) Aeroaplicador.

(v) Vuelo por Instrumentos: Real- (piloto y copiloto). Capota

(9) Entrenador sintético de vuelo.

(10) Certificaciones.

(d) La actividad de vuelo realizada durante el curso de piloto como alumno será:

(1) Reconocida para el cumplimiento de las exigencias establecidas para la obtención de la licencia de piloto, y

(2) La experiencia de vuelo como alumno piloto no podrá sumarse como parte del total de horas exigidas para el otorgamiento de ninguna licencia de carácter superior o habilitación adicional.

(e) El registro de la actividad de vuelo sirve como constancia del entrenamiento aeronáutico y experiencia, que podrán ser usados para cumplir los requisitos para la obtención de una licencia, certificado de competencia o habilitación, o la demostración de los requisitos de tiempos de vuelo referidos a la experiencia reciente de acuerdo a esta RAAC, y deberán contener la totalidad de horas voladas, como antecedentes donde se demuestra el cumplimiento de las exigencias establecidas.

61.52 Certificación de las horas de vuelo.

(a) Para que las anotaciones en el Libro de Vuelo tengan validez, deberán estar certificadas por las autoridades que se establecen a continuación:

(1) Jefe de Aeródromo, su reemplazante natural y la oficina de plan de vuelo

(2) Instructores de Vuelo de la especialidad

(3) Inspectores de Vuelo de la especialidad.

(4) Director de Aeronáutica Provincial o Jefatura de Vuelo.

(5) En una empresa aerocomercial:

(i) Jefe de Flota o de Línea o su nivel jerárquico superior, o

(ii) Jefes de Operaciones o quien ellos designen

(6) Autoridad de Empresa de Trabajo Aéreo certificada para sus pilotos afectados en sus aeronaves (Titular de la Empresa, Jefe de Pilotos o equivalente)

(7) Autoridades de Instituciones Aerodeportivas (Presidente, Secretario, Tesorero)

(b) Las certificaciones de la actividad de vuelo, se realizarán de la siguiente manera:

(1) En aeródromos donde exista un representante de la Autoridad Aeronáutica, éste deberá efectuar la correspondiente certificación.

(2) En los casos de vuelo de instrucción, certificará el Instructor de Vuelo actuante, debiendo hacerlo, además en toda clase de vuelo cuando no exista Autoridad Aeronáutica.

(3) En aeródromos que no cuenten con Jefe de Aeródromo ni Instructor de Vuelo, la certificación será efectuada por el Presidente, Secretario o Tesorero indistintamente de la Institución Aerodeportiva, pudiendo optar en los casos de vuelos con aeronaves privadas, por cualquiera de las autoridades antes mencionadas.

(4) Los inspectores de vuelo certificarán todos aquellos vuelos registrados por los instructores de vuelo en sus funciones específicas en los lugares donde no existen autoridades de la Dirección de Tránsito Aéreo, o toda otra actividad que comprueben fehacientemente.

(5) En los vuelos de travesía

(i) Se adoptará el mismo procedimiento indicado para los vuelos locales, debiendo en lo posible obtener la certificación por las autoridades mencionadas en los puntos de aterrizaje.

(6) Cuando en vuelos de travesía se aterrice en lugares donde no exista ninguna de las autoridades citadas precedentemente, facultadas para certificar vuelos, se deberá:

(i) Al regreso del vuelo, presentarse ante el Jefe de Aeródromo o Autoridad Aeronáutica competente con los libros historiales de planeador y motor donde esté registrado el vuelo, para la comprobación y posterior certificación.

(7) Las hojas del Libro de Vuelo deberán contener todas las anotaciones que requiere el vuelo, debiendo ser lo suficientemente claras y legibles, y

(8) En todos los casos la Autoridad Aeronáutica certificante deberá aclarar la firma y función o cargo que desempeña, y en caso de no haber espacio suficiente en el anverso para colocar el sello aclaratorio, el mismo se colocará en el reverso de la hoja.

61.53 Prohibición de volar durante deficiencias médicas.

(a) El titular de una licencia o certificado de competencia de piloto, aunque mantenga vigente el Certificado de Habilitación Psicofisiológica, no podrá actuar como piloto o copiloto, si:

(1) Conoce o presume de alguna condición psicofísica, que no le permita satisfacer, como piloto, los requerimientos del Certificado de Habilitación Psicofisiológica requeridos para la operación de la aeronave; o

(2) Está recibiendo medicación u otro tratamiento por una condición médica que le impide cumplir con los requerimientos del Certificado de Habilitación Psicofisiológica necesarios para su desempeño como piloto.

61.55 Habilitación de copiloto.

(a) Para cumplir con los requisitos para desempeñarse como copiloto de una aeronave certificada para volar con más de un piloto o en operaciones que requieren un copiloto, el titular de la licencia de piloto deberá poseer:

(1) La licencia de piloto vigente y si corresponde con la habilitación de clase y tipo, y

(2) Si el vuelo es bajo las reglas IFR poseer la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI).

(3) Para cumplir con los requisitos para desempeñarse en la función de copiloto, deberá:

(i) Haber realizado el entrenamiento en el tipo de aeronave en la que solicita ser habilitado.

(b) Si el copiloto ha realizado instrucción en el tipo de aeronave o en un simulador de vuelo que represente al tipo de aeronave para el cual es requerido el copiloto, la instrucción deberá incluir por lo menos:

(1) 3 despegues y 3 aterrizajes completos efectuados como único operador de los controles.

(2) Procedimientos y maniobras con un motor inoperativo mientras ejecute las responsabilidades de piloto.

(3) Entrenamiento de FF.HH o CRM según corresponda.

(4) Si corresponde, el piloto que cumple con el requerimiento de entrenamiento periódico en el mes calendario anterior o en el mes calendario posterior al mes en el cual cumplió con los requisitos de esta Sección, se considerará que ese piloto ha cumplido el entrenamiento y práctica en el mes adecuado.

(c) Lo estipulado anteriormente no es de aplicación si:

(1) El piloto se desempeña como copiloto en un tipo de aeronave y pertenece a una empresa aérea de vuelo regular o no regular, certificada bajo Parte 121 ó 135.

(2) El piloto que se desempeña como copiloto en un tipo de aeronave con el propósito de recibir instrucción en vuelo requerido en esta Sección, no deberá transportar pasajeros o carga.

(d) Con el objeto de complimentar los requerimientos del párrafo (b) de esta Sección, un piloto podrá desempeñarse como copiloto en un tipo de aeronave, si:

(1) El vuelo es ejecutado en horario diurno.

(2) No transporta ni personas ni carga en la aeronave salvo las necesarias para realizar el vuelo.

(e) El copiloto solicitante de una habilitación de tipo de aeronave, podrá realizar el entrenamiento inicial en un simulador de vuelo, de acuerdo al programa que será desarrollado en un centro de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica. Una prueba de pericia ante Inspector de Vuelo designado por la

Autoridad Aeronáutica será llevada a cabo en el entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo), debiendo cumplimentar, si corresponde, y antes de los 90 días el examen de vuelo en aeronave, también ante Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aeronáutica.

NOTA: Si la inactividad es superior a los doce (12) meses, deberá cumplimentar con un nuevo curso de instrucción teórico-práctico reconocido correspondiente al tipo de aeronave ser habilitado y ser sometido a una nueva inspección por parte de un Inspector de la Autoridad Aeronáutica. (Un examen en simulador y dentro de los noventa días un examen en vuelo o un examen en vuelo en aquellos casos en que se autorice la realización del curso práctico en avión)

61.57 Experiencia reciente. Piloto (Solamente para habilitación de tipo de aeronave)

(a) Experiencia general: El titular de una licencia de piloto que no vuela para un operador certificado bajo Parte 121 o Parte 135, podrá desempeñarse como piloto de una aeronave si:

(1) Ha realizado por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes dentro de los 90 días precedentes y fueron llevados a cabo en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo.

(2) Los despegues y aterrizajes efectuados, fueron cumplimentados en un simulador de vuelo Clase D, en cuyo caso:

(i) Esta experiencia se deberá llevar a cabo cumpliendo con un plan de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica, y
(ii) Llevarlo a cabo en un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) Despegue y Aterrizaje Nocturno - Experiencia Reciente: Toda persona titular de una licencia podrá desempeñarse como piloto en vuelo nocturno, si:

(1) El piloto haya realizado durante los 90 días precedentes en horario nocturno, en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo en la que está habilitado, 3 despegues y 3 aterrizajes.

(2) Los despegues y los aterrizajes podrán ser cumplidos en un simulador de vuelo Clase D siempre que:

(i) Esta experiencia se lleve a cabo cumpliendo con un plan de instrucción aprobado, y
(ii) Llevarlo a cabo en un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica competente.

NOTA: Si la inactividad es superior a los doce (12) meses, deberá cumplimentar con un nuevo curso de instrucción teórico-práctico reconocido correspondiente al tipo de aeronave a ser habilitado y ser sometido a una nueva inspección por parte de un Inspector de la Autoridad Aeronáutica. (Un examen en simulador y dentro de los noventa días un examen en vuelo)

(c) Experiencia reciente de vuelo por instrumentos:

(1) El titular de una licencia de piloto con Habilitación de vuelo por instrumentos (HVI), a los efectos de mantener en vigencia dicha habilitación, deberá:

(i) Demostrar haber volado bajo las reglas IFR ejecutando por lo menos 2 aproximaciones por instrumentos (reales o simuladas) en no menos de 2 horas de navegación, dentro de los 60 días precedentes. Todo ello en una aeronave con el equipamiento adecuado.

(2) El titular de una licencia de piloto con Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) que no cumpla con (c) (1), deberá realizar el siguiente entrenamiento:

(i) En una aeronave o en un entrenador sintético de Vuelo (simulador de vuelo) representativo de la aeronave, realizar 6 aproximaciones por instrumentos simuladas, trabajo radioeléctrico, uso de sistemas de navegación, etc. en los 60 días precedentes.

(ii) Lo enunciado precedentemente deberá ser certificado por un Instructor de Vuelo en el Libro de Vuelo del causante.

(iii) Bajo las reglas de vuelo IFR, siempre que ha cumplido con la experiencia reciente para cada habilitación que posea.

(3) A los efectos de mantener la vigencia de esta habilitación HVI, todo piloto podrá realizar el entrenamiento en:

(i) Una aeronave, con el equipamiento adecuado, o
(ii) Un entrenador sintético de vuelo aprobado representativo de la aeronave para la cual está habilitado, debiendo:
(iii) Realizar, por lo menos, 6 aproximaciones de vuelo por instrumentos, en condiciones reales o simuladas, y
(iv) Procedimientos de espera; y
(v) Trabajo radioeléctrico, mediante el uso de sistemas de navegación.

(d) Excepciones: Esta Sección no se aplica a un piloto al mando que está volando para un operador aéreo certificado bajo Parte 121 ó 135, cumpliendo normalmente actividad de vuelo y con el programa de entrenamiento aprobado de la empresa.

61.59 Falsificación, reproducción, alteración de solicitudes, licencia, habilitación, Libro de Vuelo, informes, o registros.

(a) Ninguna persona podrá hacer u ocasionar que se haga:

(1) Una declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier solicitud para la obtención de una licencia, certificado de competencia, habilitación, autorización, o duplicado de los mismos.

(2) Un ingreso fraudulento o intencionalmente falso, en cualquier Libro de Vuelo, registro o informe que sean requeridos para demostrar el cumplimiento de los requisitos para el otorgamiento de la licencia, o certificado de competencia, o habilitación, o autorización, o la demostración de la experiencia reciente.

(3) Alteración de cualquier licencia, certificado de competencia, habilitación o autorización.

(b) La comisión de un acto prohibido, establecido en esta Parte, constituye base para suspender o revocar cualquier licencia, certificado de competencia, habilitación o autorización que poseyera dicha persona.

61.60 Cambio de domicilio

(a) El titular de una licencia o certificado de competencia que haya realizado un cambio de su domicilio declarado anteriormente, tiene la obligación de informar personalmente o por correo, dentro de los 30 días de producido este hecho a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA), sito en la Av. De los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

APENDICE A

NORMAS PARA EL OTORGAMIENTO DE CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA

(NOCIA)

DISPOSICION 154/01 T.O. 2005

COMANDO DE REGIONES AEREAS – DIRECCION DE HABILITACIONES AERONAUTICAS

CAPITULO IX

LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE HELICOPTERO

2. Haber completado la siguiente experiencia:

1º) Como mínimo cien (100) horas de vuelo en helicóptero como piloto, a partir de la fecha que obtuvo la Licencia de Piloto Privado de Helicóptero o setenta y cinco (75) horas si es titular de una Licencia de Piloto de Avión o Giroplano con más de doscientas (200) horas de experiencia como Piloto, que comprenderán:

- Sesenta (60) horas como piloto al mando de helicóptero, de las cuales diez (10) horas serán de travesía.
- Diez (10) horas de vuelo por instrumentos bajo capota, o cinco (5) horas de vuelo por instrumentos bajo capota y cinco (5) horas en adiestrador terrestre de vuelo por instrumentos.
- Tres (3) horas de vuelo nocturno en doble comando con no menos de diez (10) despegues con ascenso a doscientos (200) metros de altura cada uno.
- El resto hasta totalizar la experiencia exigida en 1º) podrá haber sido adquirida como Piloto al mando o como piloto en instrucción.

CAPITULO XIV

LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LINEA AEREA DE HELICOPTERO

2. Haber completado la siguiente experiencia:

1º) Quinientas (500) horas de vuelo en helicóptero de las cuales deberán ser:

- Trescientas (300) horas como mínimo de piloto al mando.
- Cien (100) horas de vuelo como Piloto al mando en travesía, que comprenderán como mínimo quince (15) horas de vuelo nocturno en travesía.
- Cincuenta (50) horas de vuelo por instrumentos, en condiciones reales o simuladas, de las cuales no más de veinte (20) horas podrán haber sido realizadas en adiestrador terrestre de helicóptero.
- El resto hasta totalizar las quinientas (500) horas especificadas en 1º) podrán haber sido realizadas como Copiloto en aeronaves que requieran dicho tripulante o como piloto en instrucción.

Anexo de Calificación de la Competencia Lingüística de la OACI

NI-VEL	PRONUNCIACION	ESTRUCTURA	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRESION	INTERACCIONES
1 PRE Elemental	Desempeño de nivel inferior al elemental	Desempeño de nivel inferior al elemental	Desempeño de nivel inferior al elemental	Desempeño de nivel inferior al elemental	Desempeño de nivel inferior al elemental	Desempeño de nivel inferior al elemental
2 Elemental	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen una fuerte influencia de la lengua primaria o de la regional y generalmente interfieren en la facilidad de comprensión	Demuestra un dominio limitado de unas pocas estructuras gramaticales y estructuras de frases sencillas, aprendidas de memoria.	Vocabulario limitado únicamente a palabras aisladas o frases memorizadas	Puede expresarse con frases cortas, aisladas y aprendidas de memoria, con pausas frecuentes y utilizando palabras superfluas que pueden prestarse a confusión mientras trata de hallar expresiones y articular términos menos familiares.	La comprensión se limita a frases aisladas aprendidas de memoria, cuando son articuladas y lentamente	Responde lentamente y a menudo lo hace de forma inapropiada. Su interacción se limita a intercambios de rutinas sencillas.
3 PRE Operacional	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional y con frecuencia interfiere en la facilidad de la comprensión.	No siempre domina bien las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases relacionadas con situaciones previsibles. Los errores interfieren frecuentemente con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general adecuados para comunicarse sobre temas comunes, concretos o relacionados con el trabajo pero la gama es limitada y la selección de términos por lo general es inapropiada.* Con frecuencia no puede parafrasear satisfactoriamente por falta	Capaz de expresarse con frases largas pero con pausas que, por lo general, son inapropiadas. Las dudas y la lentitud en el procesamiento de la lengua no le permiten comunicarse eficazmente. Los términos superfluos lo confunden algunas veces.	Comprende con relativa exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo cuando el acento o las variantes usadas son lo suficientemente inteligibles para una comunidad internacional de usuarios. Puede no comprender alguna complicación lingüística o	Algunas veces las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Puede iniciar y sostener intercambios verbales con cierta facilidad sobre temas familiares y situaciones previsibles. General-

			de vocabulario.		circunstancial o una situación imprevista.	mente, la respuesta es inadecuada cuando enfrenta situaciones imprevistas.
Operacional	pronunciación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero sólo en algunas ocasiones interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases creativamente y, por lo general, con buen dominio. Puede cometer errores, especialmente en circunstancias no ordinarias o imprevistas pero rara vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes concretos y relacionados con el trabajo. Con frecuencia puede parafrasear satisfactoriamente aunque carece del vocabulario necesario para desenvolverse en circunstancias extraordinarias o imprevistas.	Capaz de expresarse con frases largas a un ritmo apropiado. Ocasionalmente puede perder fluidez durante la transición entre un discurso practicado y otro formulado en una interacción espontánea pero sin impedir una comunicación eficaz. En su discurso emplea limitadamente actuaciones o conjunciones. Las palabras superfluas no lo confunden.	Comprende con bastante exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo, cuando el acento o las variantes para la comunidad internacional de usuarios. Cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o acontecimientos imprevistos, su comprensión es más lenta y requiere estrategias de aclaración.	Por lo general las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Inicia y sostiene intercambios verbales aun cuando trata sobre situaciones imprevistas. Ante posibles malentendidos, verifica, confirma o clarifica adecuadamente.
5 Avanzado	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, rara vez interfiere en la facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia. Intenta expresarse mediante estructuras complejas aunque con errores que algunas veces interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo. Puede parafrasear de forma coherente y satisfactoria. Algunas veces emplea modismos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad sobre temas familiares pero no puede variar la fluidez del discurso como recurso estilístico. En su discurso emplea apropiadamente acentuaciones o conjunciones.	Comprende con exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo y con bastante exactitud cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o cambios imprevistos. Es capaz de comprender una gran diversidad de variantes lingüísticas (dialectos y acentos) o tonos.	Las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Maneja la relación orador /receptor eficazmente.
6 Experto	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque posiblemente tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, casi nunca interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza estructuras gramaticales básicas y complejas, y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia.	La amplitud y precisión del vocabulario son generalmente adecuadas para comunicarse eficazmente sobre una amplia variedad de temas familiares y no familiares. Emplea una variedad de modismos, matices y tonos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con fluidez natural y sin esfuerzo. Puede variar la fluidez del discurso para lograr efectos estilísticos, por ejemplo para recalcar un punto. En su discurso emplea apropiadamente acentuaciones y conjunciones.	Comprende con exactitud y de forma coherente y en casi todos los contextos puede comprender las sutilezas lingüísticas y culturales.	Interactúa con facilidad en casi todas las situaciones. Puede captar indicios verbales y no verbales y responde a ellos apropiadamente.

SUBPARTE B - HABILITACIONES ADICIONALES PARA LA LICENCIA DE PILOTO

- 61.61 Aplicación.
- 61.63 Habilitación de aeronaves.
- 61.64 Uso de entrenador sintético de vuelo.
- 61.65 Requisitos para la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI).
- 61.66 Copiloto de relevo de crucero (CRC)
- 61.67 Requisitos para la habilitación de piloto para Operar Cat.II.
- 61.68 Requisitos para la habilitación de piloto para Operar Cat.III.
- 61.69 Otras Habilitaciones.
- 61.71 Personas que han aprobado un curso teórico en una escuela habilitada.
- 61.73 Aviadores Militares.

61.75 Reválida: licencia de piloto emitida en base a una licencia extranjera de piloto.

61.77 Certificado de Convalidación.

61.61 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de habilitaciones adicionales a la licencia de piloto, como asimismo sus atribuciones y limitaciones.

61.63 Habilitación de aeronaves.

Generalidades: El titular de una licencia de piloto que solicita una habilitación de aeronave después de la emisión de su licencia, deberá cumplir con los requisitos de los párrafos (b) hasta (d) de esta Sección, de acuerdo con:

(a) Habilitación de categoría de aeronave: La habilitación de categoría de aeronave es otorgada juntamente con el original de la licencia o certificado de competencia de piloto y debe corresponder a la categoría de aeronave en la que realizó el curso de instrucción reconocida y rindió el examen de vuelo. Para la obtención de una habilitación, el solicitante deberá:

(1) Poseer los conocimientos teóricos y la experiencia de vuelo requerida en la categoría de aeronave para la cual solicita la habilitación.

(2) Tener en el Libro de Vuelo u otro documento aprobado, la certificación por parte del Instructor de Vuelo que, mediante la comprobación en un examen pre inspección, considera al solicitante competente en las áreas de operaciones que son parte del curso de instrucción en vuelo para la obtención de habilitación para la categoría de aeronave en la que se le impartió instrucción.

(3) Aprobar el examen de vuelo apropiado a la categoría de aeronave ante un Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aeronáutica. El examen de vuelo se llevará a cabo según los Estándares de Exámenes Prácticos para Aeronaves.

(b) Habilitación de clase de aeronave: El solicitante de una habilitación de Clase de Aeronave para ser agregada a su licencia de piloto, deberá:

(1) Para aviones multimotores terrestres de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue:

(i) Ser titular de una licencia de piloto de avión.

(ii) Aprobar las exigencias teóricas establecidas en el curso de instrucción reconocida para esta habilitación.

(iii) Haber completado como mínimo: 6 horas de vuelo de instrucción, de las cuales:

(A) 5 horas de vuelo de doble comando impartida por un Instructor de Vuelo habilitado y

(B) Una hora de vuelo solo (como único ocupante), y

(iv) Tener en su Libro de Vuelo u otro documento aprobado la certificación por parte del Instructor de Vuelo que mediante la comprobación de un examen pre inspección, considera al solicitante entrenado en las áreas de operaciones que son parte del curso de instrucción para la obtención de la habilitación de clase de avión.

(v) Aprobar un examen teórico y de pericia en vuelo, ante un Inspector de Vuelo designado, de acuerdo con los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves aplicables a la habilitación.

(vi) Esta habilitación faculta a su titular para desempeñarse como piloto en aviones multimotores terrestres de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue en las cuales ha sido debidamente adaptado, debiendo poseer la constancia en su Libro de Vuelo.

(vii) El titular de la habilitación de aviones multimotores terrestres de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue que permanezca más de 60 días sin realizar actividad de vuelo en el avión que haya sido habilitado de acuerdo al (b) (1) (iv) (v) de esta Sección, deberá, antes de reiniciar la misma ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado cumpliendo como mínimo una hora de vuelo, dejando la debida constancia en el Libro de Vuelo del interesado.

(2) Para habilitación de aerostato clase dirigible: Reservado

(c) Habilitación de tipo de aeronave: El solicitante de una habilitación adicional de tipo de aeronave para ser agregada a su licencia de piloto, deberá:

(1) Para avión multimotor de más de (5.700) Kgs. de peso máximo de despegue: El titular de una licencia de piloto que solicite una habilitación adicional de piloto o copiloto de tipo de aeronave de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, deberá contar con las habilitaciones de Vuelo por Instrumentos (HVI), y de aviones multimotores terrestres de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, debiendo acreditar la siguiente experiencia mínima de vuelo:

(i) 50 horas de vuelo en la función de copiloto en el tipo de avión para el que solicita la habilitación de piloto, o

(ii) Ser titular de una habilitación de función a bordo de piloto o copiloto en aviones que requieran habilitación de tipo, y acreditar una experiencia no menor de 150 horas de vuelo en la función.

(iii) Para el desempeño como copiloto deberá acreditar la siguiente experiencia mínima de vuelo:

(A) 25 horas de vuelo en avión clase multimotor que no requiera habilitación de tipo.

(iv) Realizar y aprobar el curso teórico-práctico inicial reconocido por la Autoridad Aeronáutica para cada tipo de avión para el que solicite ser habilitado. Como mínimo el curso constará de las siguientes materias aeronáuticas:

(A) Conocimientos Aeronáuticos

(B) Características Generales de la Aeronave.

(C) Sistema de Combustible.

(D) Sistema Eléctrico.

(E) Sistema de Aviónica.

(F) Sistema de Frenos y Neumáticos.

(G) Sistema de Presurización, Aire Acondicionado, Sistema Antihuelo y Oxígeno, (si corresponde).

(H) Extinción de incendio.

(I) Limitaciones.

(J) Peso y Balanceo.

(K) Motores y,

(L) Uso de Listas de Control.

(v) Aprobar el examen práctico ante un Inspector de vuelo de la Autoridad Aeronáutica Realizar el curso inicial de instrucción en vuelo en el tipo de avión que se trate, o en un simulador de vuelo que sea representativo del tipo de avión, de acuerdo a lo siguiente:

(A) Para la Habilitación de Piloto:

(i) Un examen en simulador de vuelo

(ii) Dentro de los 90 días siguientes un examen en vuelo, que no será necesario, si el simulador de vuelo es Clase D.

(B) Para la Habilitación de Copiloto:

(i) Un examen en simulador de vuelo.

(ii) Dentro de los 90 días siguientes un examen en vuelo, que no será necesario, si el simulador es Clase D.

(iii) En casos que la Autoridad Aeronáutica lo autorice se permitirá el curso y el examen en el avión.

(C) Demostrará conocimientos y pericia en los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases.

(D) Demostrará conocimientos y pericia en los procedimientos, anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento de la aeronave; tales como el grupo motor, la célula y otros sistemas.

(E) Demostrará los procedimientos de vuelo por instrumentos, aproximaciones por instrumentos, aproximación frustrada, aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada de motor.

(D) Demostrará los procedimientos relacionados con la incapacitación de la tripulación, la asignación de tareas propias del piloto, la coordinación de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

NOTA: El titular de la habilitación de Piloto o Copiloto en aeronaves de más de 5700 Kilogramos que en el lapso mayor de noventa (90) días consecutivos no realice actividad de vuelo en la aeronave para la cual esta habilitado, con no menos de tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes, deberá ser readaptado por un Instructor de vuelo habilitado antes de reiniciar la misma, el cual dejará constancia debidamente certificado en el Libro de Vuelo del interesado. Si la inactividad es superior a los doce (12) meses, deberá cumplimentar con un nuevo curso de instrucción teórico-práctico reconocido correspondiente al tipo de aeronave a ser habilitado y ser sometido a una nueva inspección por parte de un Inspector de la Autoridad Aeronáutica. (Un examen en simulador y dentro de los noventa días un examen en vuelo)

(2) Aeronaves no convencionales: Todo titular que solicite la habilitación de un tipo de avión no convencional, deberá realizar el curso aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el tipo de avión en cuestión.

(3) Habilitación de tipo de helicóptero: Todo titular que solicite la habilitación de un tipo de helicóptero, deberá realizar el curso aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el tipo de helicóptero en cuestión, o en un simulador de vuelo.

(4) Aeronave propulsada por turbohélice o a reacción: Cuando un piloto deba volar por primera vez un avión que cuente con el sistema motopropulsor del tipo turbohélice o a reacción, no obstante ser un avión de menos de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue; deberá:

(i) Contar con los conocimientos teóricos aplicables a la aeronave en el cual rendirá el examen de vuelo de acuerdo a lo establecido por el fabricante para esa aeronave.

(ii) Haber completado como mínimo 5 horas de instrucción, de las cuales:

(A) 4 horas de vuelo de doble comando impartida por un Instructor de Vuelo habilitado, y

(B) Una hora en vuelo solo (como único ocupante).

(iii) Acreditar en su Libro de Vuelo la constancia debidamente certificada por el Instructor de Vuelo actuante, que ha recibido la instrucción de vuelo en la clase de avión con ese sistema de propulsión para el que solicita tal atribución, al nivel de su licencia, y que en base a un informe del instructor el piloto se encuentra en condiciones de realizar el examen de vuelo.

(iv) Aprobar la prueba de conocimientos teóricos, en forma oral o escrita, y el examen de vuelo ante un Inspector de Vuelo designado de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves aplicables al avión en el cual se lleva a cabo el examen de vuelo.

(v) Para los aviones de más de 5.700 Kgs., o helicópteros, tal aptitud se certificará como tipo de avión o helicóptero respectivamente.

(5) Aeronaves monomotor con un solo puesto de piloto: Para el otorgamiento de la licencia de Piloto Aeroaplicador o la habilitación de piloto de exhibición acrobática, en que se usara una aeronave de estas características, la Autoridad Aeronáutica ha establecido en la Sección 61.69 (c) (5) y 61.199 (a) (2) respectivamente de esta Parte la forma en que el piloto adquirirá la experiencia y la modalidad de la prueba de vuelo.

61.64 Uso de entrenador sintético de vuelo.

(a) Para habilitación en Avión: El cumplimiento de las áreas de operación requeridas para una habilitación de tipo de avión, se podrán practicar en un entrenador sintético de vuelo, si tal entrenador cumple con las exigencias operacionales establecidas en el 61.4 de la Subparte A de estas RAAC.

(1) Si el simulador de vuelo de vuelo utilizado para realizar el entrenamiento (excepto la inspección de pre-vuelo) para una habilitación de tipo de avión, es certificado nivel D, no será requisito obligatorio el examen de vuelo. Sin embargo el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica podrá determinar que el postulante realice un vuelo o serie de vuelos en el tipo de avión en cuestión.

(2) Si la instrucción es llevada a cabo en un simulador de vuelo de vuelo certificado nivel C, el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica podrá considerar el examen en vuelo como requisito no obligatorio. Tal determinación surgirá del análisis que el Inspector de Vuelo realizará de los antecedentes del solicitante, referente a:

(i) La experiencia de vuelo registrada en aviones de características similares,

(ii) La calidad y complejidad del programa de instrucción cumplimentado,

(iii) La habilidad demostrada por el postulante en el desarrollo del programa de instrucción,

(iv) Las características particulares del avión para el que se solicita la habilitación,

(v) La función a bordo (piloto o copiloto) para la cual solicita la habilitación para tipo de avión.

(3) En el caso que en el entrenador sintético de vuelo no se pudiera realizar alguna maniobra o procedimiento requerido, el mismo deberá ser cumplido mediante un examen de pericia en vuelo complementaria en el tipo de avión para el que se solicita la habilitación o en un entrenador sintético de vuelo que posea tal capacidad, ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica.

(b) Para habilitación en helicóptero: El cumplimiento de las áreas de operación requeridas para una habilitación de tipo de helicóptero, se podrán practicar en un simulador de vuelo, si tal simulador cumple con las exigencias operacionales establecidas en el 61.4 de la Subparte A de estas RAAC, y

(1) El cumplimiento de las áreas de operación requeridas para una habilitación de tipo de helicóptero, se podrán practicar en un entrenador sintético de vuelo aprobado que represente el helicóptero para el cual se solicita la habilitación, debiendo ser realizado en un centro de instrucción, certificado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica

(2) Si el simulador de vuelo utilizado para realizar el entrenamiento y la prueba de pericia (excepto la inspección de pre-vuelo) para una habilitación de tipo de helicóptero es del Nivel D, no se requerirá realizar el examen de pericia en vuelo de helicóptero. Sin embargo el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica podrá determinar que el postulante realice un vuelo o serie de vuelos en el tipo de helicóptero en cuestión.

(c) Atribuciones y limitaciones:

(1) El titular de la licencia de piloto podrá actuar en la función de piloto o de copiloto en el tipo de avión de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue o en el tipo de helicóptero en el que esté habilitado.

61.65 Requisitos para la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI).

(a) General: El titular de una licencia de piloto privado de avión o helicóptero o de piloto comercial que no posea esta habilitación, y que solicite una Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) deberá:

(1) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II

(2) Aprobar las exigencias establecidas en el curso de instrucción reconocida para la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI).

(3) Contar con la experiencia de vuelo para la categoría de aeronave para la cual solicita esta habilitación.

(b) Conocimientos Aeronáuticos: Hasta el 31 de mayo de 2007, la persona que ha aprobado un curso teórico de instrucción reconocida en una Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPA) habilitada, será considerada que cuenta con los conocimientos teóricos aeronáuticos para la habilitación de vuelo por instrumentos si presenta un certificado analítico de aprobación, y a partir del 01 de junio de 2007, deberá aprobar un examen escrito y oral previo al examen práctico de vuelo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares Prácticos en Aeronave. Las áreas de conocimientos comunes del curso de instrucción teórica referidos a cada categoría de aeronave, contendrá entre otras áreas y como mínimo lo siguiente:

(1) Legislación y Reglamentación Aérea.

(2) Conocimiento Generales de la Aeronave

(3) Performance y Planificación de vuelo.

(4) Factores Humanos.

(5) Meteorología.

(6) Navegación.

(7) Procedimientos operacionales.

(8) Radiotelefonía.

(c) Experiencia en Vuelo - Avión:

(1) Acreditar que ha realizado un mínimo de 150 horas como piloto al mando a partir de la fecha que obtuvo la licencia de piloto privado avión; de las cuales:

(i) 50 horas podrán haber sido realizadas como piloto de planeador.

(ii) De las horas de vuelo especificadas en (c) (1) de esta Sección, 50 horas serán en vuelo de travesía.

(iii) 30 horas en instrucción de vuelo por instrumentos bajo capota, o 15 horas bajo capota y 15 horas en entrenador sintético de vuelo.

(iv) 10 horas de vuelo nocturno local, de las cuales por lo menos 5 horas serán en vuelo sólo. Si es titular de la Habilitación de Vuelo Nocturno Local, esta experiencia se dará por cumplida.

(2) Para iniciar la actividad de vuelo nocturno local se deberán haber cumplido, como mínimo, 5 horas de vuelo bajo capota o adiestrador terrestre.

(d) Experiencia en vuelo - Helicóptero:

(1) Acreditar que ha realizado un mínimo de 100 horas de vuelo como piloto al mando a partir de la fecha que obtuvo la licencia de piloto privado de helicóptero, de las cuales:

(i) 20 horas deben ser en vuelo de travesía en helicóptero.

(ii) 20 horas de instrucción en vuelo por instrumentos en helicóptero, o 10 horas de instrucción en vuelo por instrumentos en helicóptero, y 10 horas en entrenador sintético de vuelo.

(iii) 10 horas de vuelo nocturno local, de las cuales por lo menos 5 horas serán en vuelo sólo. Si es titular de la Habilitación de Vuelo Nocturno Local, esta experiencia se dará por cumplida.

(iv) Para iniciar la actividad de vuelo nocturno local se deberán haber cumplido, como mínimo, 5 horas de vuelo por instrumentos en helicóptero o en entrenador sintético de vuelo.

(e) Experiencia de vuelo en Aerostato - Dirigible. - Reservado.

(f) Experiencia de vuelo en Giroplano. - Reservado.

(g) Examen de vuelo: El solicitante de la Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) deberá aprobar ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica el examen de vuelo en avión o helicóptero, según corresponda, que incluirá un examen oral y escrito.

(1) El examen de vuelo se podrá llevar a cabo:

(i) En aeronave (avión o helicóptero),

(ii) En simulador de vuelo de Nivel C o superior aprobado apropiado para tal fin, o

(iii) Una combinación de aeronave y entrenador sintético de vuelo.

(2) Si el examen de vuelo se lleva a cabo en un entrenador sintético de vuelo, el Inspector de la Autoridad Aeronáutica actuante requerirá la realización de un vuelo o serie de vuelos en una aeronave (avión o helicóptero) para la demostración de las maniobras y procedimientos que a criterio del inspector actuante sean convenientes.

(3) El examen de vuelo se llevará a cabo de acuerdo a los Estándares para Examen Práctico en Aeronaves que corresponda y deberá demostrar su capacidad para ejecutar las maniobras y procedimientos establecidos en el curso práctico de vuelo para esta habilitación para avión o helicóptero con un grado de competencia apropiada a las atribuciones que la habilitación de vuelo por instrumentos confiere a su titular, y:

(i) Pilotar el avión o helicóptero dentro de sus limitaciones;

(ii) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión;

(iii) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;

(iv) Aplicar los conocimientos aeronáuticos; y

(v) Dominar el avión o helicóptero en todo momento de modo que nunca haya serias dudas en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

(4) Para que las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos puedan ejercerse en aviones multimotores, el solicitante deberá haber demostrado su capacidad para pilotar dicho tipo de avión guiándose exclusivamente por instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo.

(h) Atribuciones y limitaciones:

(1) Faculta al titular para desempeñarse como piloto o copiloto en aviones o helicópteros que lo requieran y cuenten con tal habilitación en vuelos bajo las reglas de vuelo IFR, estando restringido para la realización de aproximaciones por instrumentos de precisión (ILS) de acuerdo a lo siguiente:

(i) Para piloto de avión; hasta la obtención de la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de avión, y

(ii) Para piloto de helicóptero; hasta la obtención de la licencia de piloto comercial.

(2) El titular de la Habilitación de Vuelo por Instrumentos de avión o helicóptero que permanezca 60 días sin realizar actividad de vuelo bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) deberá, antes de reiniciar la misma, ser rehabilitado por un Instructor de Vuelo habilitado cumpliendo un programa de entrenamiento de no menos de 1 hora en vuelo bajo capota y dejando debida constancia en el Libro de vuelo del interesado.

61.66 Copiloto de relevo de crucero (CRC).

(a) En tripulaciones de 3 o más pilotos, se podrá incluir un Copiloto de Relevo de Crucero (CRC) que podrá asistir a un tripulante, solamente, en operaciones de vuelo por encima de Nivel de Vuelo (FL) 200 (20.000 pies) y no podrá rodar la aeronave en superficie.

(1) El Copiloto de Relevo de Crucero deberá recibir la instrucción inicial, que será específica para cada tipo de aeronave según se establece en 121.437 (b) de estas RAAC.

(2) Además del entrenamiento periódico establecido para los copilotos, el Copiloto de Relevo de Crucero deberá cumplir con un entrenamiento cada 90 días en el simulador de vuelo del tipo de aeronave al cual está habilitado, practicando, como mínimo de las siguientes maniobras:

(i) Falla de un motor en crucero, (detención)

(ii) Recuperación de pérdidas de velocidad,

(iii) Descenso de emergencia,

(iv) Resolución de información de TCAS, y

(v) No menos de 3 (tres) despegues y 3 (tres) aterrizajes.

(3) Todo titular de licencia que actúe como Copiloto de Relevo de Crucero (CRC), deberá ser evaluado por el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica.

(4) La habilitación restringida de tipo de aeronave se inscribirá en la licencia del piloto bajo la denominación de: "Copiloto de Relevo de Crucero".

(5) Los tripulantes que cumplan la función de Copiloto de Relevo de Crucero, podrán ejercer dicha actividad por el plazo máximo de 24 meses a contar desde su habilitación.

(6) De la experiencia acumulada durante estos vuelos, será acreditada a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para la habilitación de función a bordo de copiloto en aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue que requiera dicho tripulante, el 30% de la misma y no más de 300 horas.

(7) El tripulante afectado a esta operatoria, para ser asignado a la función a bordo de copiloto de aeronaves que requieran dicho tripulante, deberá cumplimentar el curso de instrucción aprobado para la habilitación de tipo de aeronave para la función de copiloto (sin restricciones) de la misma.

61.67 Requisitos para la habilitación de piloto para operar Cat. II.

(a) General: Todo solicitante de una habilitación para operar categoría II (Cat.II), deberá poseer como mínimo la licencia de piloto con habilitación de categoría y clase, tipo de aeronave si es requerido y Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) de acuerdo a la sección 61.65.de esta Subparte

Nota 1: La Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) no incluye la habilitación para operar Cat. II.

Nota 2: La habilitación de Cat II será válida exclusivamente cuando el piloto y copiloto ocupen el puesto de la aeronave en los que realizó el entrenamiento y posterior examen.

(b) Requisitos de experiencia a partir de la obtención de la habilitación de vuelo por instrumento (HVI): El solicitante de una habilitación de Categoría II debe tener la siguiente experiencia mínima:

(1) Piloto: 250 horas de vuelo de travesía como piloto, de las cuales 100 horas deberán haber sido realizadas en la aeronave en la que solicita ser habilitado.

(2) Copiloto: 250 horas de vuelo de travesía como copiloto, de las cuales 100 horas deberán haber sido realizadas en la aeronave en la que solicita ser habilitado.

(3) 50 horas de vuelo nocturno en travesía como piloto al mando.

(4) 75 horas de vuelo instrumental en condiciones IMC o simuladas, habiendo realizado no menos de 6 aproximaciones de precisión en Categoría I (CAT I), que pueden incluir no más de:

(i) 20 horas de vuelo por instrumentos en simulador de vuelo o FTD o

(ii) 20 horas de vuelo simulado por instrumentos, si cumplió un curso reconocido, llevado a cabo por un centro de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) La habilitación será aplicable a los pilotos y copilotos que efectúen aproximaciones de precisión Cat. II en aeronaves certificadas para efectuar esta clase de operaciones y cuando las realicen en aquellas pistas de los aeródromos en que por tener las instalaciones pertinentes, se encuentren habilitadas para dichas aproximaciones por la autoridad correspondiente.

(d) Para que los pilotos y copilotos puedan obtener las correspondientes habilitaciones para operar Cat. II, será necesario aprobar un programa de instrucción teórica y práctica que se adapte al tipo de aeronave y se ajuste a los procedimientos operativos establecidos.

(e) La composición de la tripulación de vuelo estará de acuerdo con lo que se establece en el Manual de Operaciones de la Aeronave en concordancia con lo establecido en la RAAC.

(f) Instrucción teórica: Los pilotos y copilotos deberán estar capacitados para la utilización del equipamiento del aeródromo y de a bordo que han de usarse en las aproximaciones de precisión ILS Cat. II, debiendo incluir la instrucción impartida en tierra, como mínimo los siguientes puntos:

(1) Características, operación, capacidad y limitaciones de los sistemas de aproximación de precisión, incluyendo los efectos que las interferencias producen en las señales.

(2) Las características de las ayudas visuales (tales como luces de aproximación, luces de toma de contacto, luces de eje de pista, etc.), limitaciones de su utilización como referencias visuales con valores de RVR reducidos, con diversos ángulos de senda de planeo y de depresión visual, así como las alturas a las cuales se puede esperar que las diversas referencias visuales se hagan perceptibles en las operaciones reales.

(3) La operación, posibilidades y limitaciones de los sistemas de a bordo (tales como los sistemas de control automático de vuelo, los dispositivos de aviso y vigilancia, los instrumentos de vuelo (incluyendo los sistemas radio-altimétricos, etc.).

(4) Los procedimientos y técnicas de aproximación y de aproximación frustrada, incluyendo la descripción de los factores que afectan a la pérdida de altura durante la aproximación frustrada en configuraciones normales y anormales de la aeronave.

(5) La estructura de la niebla, la utilización y el alcance de referencias visuales de la pista (RVR), en relación con la altura de decisión (DH), incluyendo las distintas lecturas en los diferentes modos de medir el RVR y las limitaciones asociadas con cada método. Además, los efectos de la estructura de la niebla en relación al alcance visual oblicuo (SVR) y alcance visual (RVR).

(6) La comprensión básica del franqueamiento de obstáculos.

(7) Los efectos de la cortante de viento, la turbulencia y la precipitación.

(8) Los procedimientos y técnicas de transición del vuelo por instrumentos al vuelo visual en condiciones de RVR reducido, teniendo en cuenta la posición geométrica del ojo del piloto, la posición de las ruedas y de la senda de planeo en relación al punto de toque del ILS.

(9) La acción a tomar si las referencias visuales se hacen inadecuadas cuando la aeronave alcance la altura de decisión y la técnica a adoptar para la transición del vuelo visual al instrumental cuando es necesario iniciar el escape por aproximación frustrada a bajas alturas.

(10) Los parámetros a tener en cuenta en el cálculo y determinación de la altura de decisión.

(11) Los efectos de una falla de la aeronave (Ej.: falla de motor con control automático de empuje, fallas en las actuaciones del piloto automático, etc.) y las acciones a tomar en tal caso.

(12) La acción a tomar en caso de falla del equipamiento del aeródromo.

(13) Los procedimientos y acciones a seguir cuando se rueda en condiciones de muy baja visibilidad.

(14) El entrenamiento deberá asegurar que cada miembro de la tripulación conozca sus obligaciones y responsabilidades así como la de los demás miembros.

(g) Instrucción práctica: El entrenamiento de los Tripulantes de Vuelo, podrá ser realizado en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) Nivel C ó D, que disponga de representación visual adecuada para estos fines o en una aeronave con el equipamiento apropiado para aproximaciones de precisión ILS Cat. II (en caso de realizarse el entrenamiento en la aeronave, las fallas de motor serán simuladas), y comprenderá como mínimo lo que a continuación se indica:

(1) Una aproximación de precisión automática (todos los motores operativos) hasta una altura de decisión menor de 200 pies / 60 metros pero no inferior de 100 pies / 30 metros sin referencia visual exterior y seguida de la transición a vuelo visual.

(2) Una aproximación de precisión automática (todos los motores operativos) hasta una altura de 100 pies /30 metros, sin referencia visual exterior, seguido de una aproximación frustrada con una falla de un motor, incluyendo los aspectos de franqueamiento de obstáculos.

(3) Una aproximación de precisión automática (con un motor inoperativo) antes de OM hasta una altura de decisión de 100 pies 30 metros sin referencia visual externa y subsiguiente aterrizaje.

(4) Una aproximación frustrada desde una posición por debajo de la altura de decisión, que pueda dar lugar a una toma de contacto con la pista (por Ej.: Pérdida de la referencia visual con el suelo).

(5) Los tripulantes de vuelo (piloto y/o copiloto) deberán ser entrenados de acuerdo con las tareas que se le asignarán para la realización de aproximaciones Cat. II.

(h) Examen práctico de vuelo: Con el fin del otorgamiento de la habilitación Cat. II:

(1) Los pilotos y copilotos deberán aprobar un examen teórico, oral y / o escrito, y demostrar ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica, mediante un examen práctico de vuelo en aeronave (que disponga de un asiento en cabina de vuelo para el Inspector de Vuelo) o simulador habilitado, su capacidad para llevar a cabo las aproximaciones establecidas en el punto (g) de esta Sección de acuerdo con los Estándares para Exámenes Prácticos de Vuelo en Aeronaves.

(i) Renovación de habilitación Cat. II:

(1) La renovación será automática para todos aquellos tripulantes de vuelo que hayan mantenido en los últimos 6 meses un adiestramiento de por lo menos, 6 aproximaciones de precisión ILS Cat. II., en cada tipo de aeronave. El adiestramiento indicado en este párrafo podrá ser realizado en una aeronave o en un simulador de vuelo.

(2) En el caso de no cumplir con lo establecido en el (i) (1) de esta sección los tripulantes de vuelo deberán demostrar ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica competente su capacidad para llevar a cabo las aproximaciones establecidas para cada tipo de aeronave para el que estuviera habilitado.

(3) En el caso de que un piloto estuviera habilitado en más de un tipo de aeronave, deberá cumplimentar las maniobras para cada tipo de aeronave.

(j) Restricciones: No se deberán realizar operaciones Cat. II a menos que:

(1) Las aeronaves posean el equipamiento de a bordo adecuado para aproximaciones de precisión ILS Cat. II;

(2) Se haya establecido un programa de instrucción para la tripulación, de acuerdo con lo especificado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente, y

(3) Los pilotos hayan aprobado satisfactoriamente el programa de instrucción.

61.68 Requisitos para la habilitación de piloto para operar Cat. III.

(a) General: Todo tripulante de vuelo solicitante de una habilitación para operar categoría III (Cat. III), deberá poseer como mínimo la licencia de piloto con habilitación de categoría y clase, tipo de aeronave a operar si es requerido, habilitación de vuelo por instrumentos (HVI) y habilitación Cat. II.

Nota 1: La Habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) no incluye la habilitación para operar Cat. III.

Nota 2: La habilitación de Cat III será válida exclusivamente cuando la tripulación ocupe los lugares en los comandos de la aeronave en los que realizó el entrenamiento y posterior inspección.

(b) Aproximación de precisión por instrumentos y aterrizaje:

(1) Categoría III A: Aproximación instrumental de precisión y aterrizaje con una altura de decisión (DH) menor de 30 metros / 100 pies o sin altura de decisión (DH) y con un alcance visual en pista (RVR) en la zona de contacto (TDZ) y en el punto medio de la pista, no inferior a 200 metros / 600 pies.

NOTA: El alcance visual en la pista no deberá ser inferior a 200 metros en la zona de toma de contacto y en el punto medio de la pista, no así el valor medido en el extremo opuesto de la pista en uso, que podrá ser inferior a 200 metros, pero nunca menor que el establecido para el rodaje.

(2) Categoría III B: Aproximación instrumental de precisión y aterrizaje, hasta una altura de decisión (DH) inferior a 15 metros o sin DH, y con un alcance visual en pista (RVR) inferior a 200 metros pero no inferior a 50 metros / 150 pies en la zona de toma de contacto (TDZ) y en el punto medio de la pista.

(3) Categoría III C: Aproximación instrumental de precisión y aterrizaje sin altura de decisión (DH) ni alcance visual de pista.

NOTA: El alcance visual en pista calificador es el RVR más bajo notificado en cualquier parte de la pista que se utilice durante el aterrizaje y la carrera de aterrizaje.

Cuando la DH y el RVR no estén en la misma categoría, ya sea la DH o el RVR mínimo pueden determinar la categoría de operación dependiendo de lo que la coloque en los valores más reducidos. Ej: Una operación con una altura de decisión (DH) dentro de los límites de la Cat II, pero con un alcance visual en pista RVR dentro de los límites de la Cat. III será considerada como una operación de Cat. III.

(d) Requisitos de experiencia a partir de la obtención de la habilitación de vuelo por instrumento (HVI):

(1) Piloto: 250 horas de vuelo de travesía como piloto, de las cuales 100 horas deberán haber sido realizadas en la aeronave en la que solicita ser habilitado.

(2) Copiloto: 250 horas de vuelo de travesía como copiloto, de las cuales 100 horas deberán haber sido realizadas en la aeronave en la que solicita ser habilitado

(3) 75 horas de vuelo nocturno como piloto al mando.

(4) 100 horas de vuelo instrumental en condiciones IMC reales o simuladas, habiendo realizado no menos de 6 (seis) aproximaciones de precisión en Categoría II (CAT II), que pueden incluir no más de:

(i) 40 horas de vuelo por instrumento en simulador de vuelo o FTD o

(ii) 40 horas de vuelo simulado por instrumentos, si cumplió un curso reconocido, llevado a cabo en un centro de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica

(d) La habilitación será aplicable a los pilotos y copilotos que efectúen aproximaciones de precisión ILS Cat. III en aeronaves con el equipamiento adecuado para efectuar esta clase de operaciones y cuando las realicen en aquellos aeródromos en que por tener las instalaciones pertinentes, se encuentren habilitadas para dichas aproximaciones por la Autoridad Aeronáutica competente.

(e) Para que los pilotos y copilotos puedan obtener las correspondientes habilitaciones Cat. III, deberán aprobar un programa de instrucción teórica y práctica que se adapte al tipo de aeronave y se ajuste a los procedimientos operativos.

(f) Instrucción teórica: Los pilotos y copilotos deberán estar capacitados para la utilización completa del equipamiento del aeródromo y de a bordo que han de usarse en las aproximaciones de precisión ILS Cat. III, debiendo incluir como mínimo los siguientes puntos:

1. Características, operación, capacidad y limitaciones de los sistemas de aproximación de precisión, incluyendo los efectos que las interferencias producen en las señales.

2. Las características de las ayudas visuales (tales como luces de aproximación, luces de toma de contacto, luces de eje de pista, etc.), limitaciones de su utilización como referencias visuales con valores de RVR reducidos, con diversos ángulos de senda de planeo y de depresión visual, así como las alturas a las cuales se pueden esperar que las diversas referencias visuales se hagan perceptibles en las operaciones reales.

3. La operación, posibilidades y limitaciones de los sistemas de a bordo (tales como los sistemas de control automático de vuelo, los dispositivos de aviso y vigilancia, los instrumentos de vuelo (incluyendo los sistemas radio-almétricos, etc.).

4. Los procedimientos y técnicas de aproximación y de aproximación frustrada, incluyendo la descripción de los factores que afectan a la pérdida de altura durante la aproximación frustrada en configuraciones normales y anormales de la aeronave.

(5) La estructura de la niebla, la utilización y el alcance de referencias visuales de la pista (RVR), en relación con la altura de decisión (DH), incluyendo las distintas lecturas en los diferentes modos de medir el RVR y las limitaciones asociadas con cada método. Además, los efectos de la estructura de la niebla en relación al alcance visual oblicuo (SVR) y alcance visual (RVR).

(6) La comprensión básica del franqueamiento de obstáculos.

(7) Los efectos de la cortante de viento, la turbulencia y la precipitación.

(8) Los procedimientos y técnicas de transición del vuelo por instrumentos al vuelo visual en condiciones de RVR reducido teniendo en cuenta la posición geométrica del ojo del piloto, la posición de las ruedas y de la antena de la senda de planeo con relación al punto de referencia del ILS.

(9) La acción a tomar si las referencias visuales se hacen inadecuadas cuando la aeronave está por debajo de la altura de decisión y la técnica a adoptar para la transición del vuelo visual al instrumental cuando es necesario iniciar el escape por aproximación frustrada a estas bajas alturas.

(10) Los parámetros a tener en cuenta en el cálculo y determinación de la altura de decisión.

(11) Los efectos de un mal específico del avión (Ej.: falla de motor con control automático de empuje, fallas en las actuaciones del piloto automático) y las acciones a tomar en tal caso.

(12) La acción a tomar en caso de falla del equipamiento del aeródromo.

(13) Los procedimientos y acciones a seguir cuando se rueda en condiciones de muy baja visibilidad.

(14) El entrenamiento deberá asegurar que cada miembro de la tripulación conozca sus obligaciones y responsabilidades así como la de los demás miembros.

(g) Instrucción práctica: El entrenamiento de los tripulantes de vuelo podrá ser realizado en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) Nivel D, que disponga de una representación visual adecuada para estos fines o en una aeronave con el equipamiento apropiado para aproximaciones de precisión ILS Cat. III (en caso de realizarse el entrenamiento en la aeronave, las fallas de motor serán simuladas) y comprenderá como mínimo lo que a continuación se indica:

(1) Una (1) aproximación de precisión automática (todos los motores operativos) sin altura de decisión (DH) y un alcance visual no menor a 200 metros / 600 pies de RVR.

(2) Una (1) aproximación de precisión automática (todos los motores operativos) sin altura de decisión (DH) y un Alcance Visual no menor de 200 metros / 600 pies de RVR, seguido de una aproximación frustrada con falla de un motor, incluyendo los aspectos de franqueamiento de obstáculos.

(3) Una (1) aproximación de precisión automática con un motor no operativo antes de OM sin altura de decisión y un Alcance Visual no menor de 200 metros / 600 pies de RVR y subsiguiente aterrizaje.

(4) Una aproximación frustrada desde una posición, que pueda dar lugar a una toma de contacto con la pista (Ej.: pérdida de la referencia visual con el suelo).

(5) Los tripulantes de vuelo (piloto y copiloto) deberán ser entrenados de acuerdo con las tareas que se le asignarán para la realización de aproximaciones Cat. III.

(h) Examen práctico de vuelo: Con el fin del otorgamiento de la habilitación Cat. III:

(1) Los pilotos y copilotos deberán aprobar un examen oral y/o escrito y demostrar ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica mediante un examen práctico de vuelo en aeronave o simulador habilitado su capacidad para llevar a cabo las aproximaciones establecidas en el punto (g) de esta Sección de acuerdo con los Estándares para Exámenes para Aeronaves.

(i) Renovación de la habilitación Cat. III:

(1) La renovación será automática para todos aquellos tripulantes de vuelo que hayan mantenido en los últimos 6 meses un adiestramiento de por lo menos, 6 aproximaciones de precisión ILS Cat. III., en cada tipo de aeronave. El adiestramiento indicado en este párrafo podrá ser realizado en una aeronave o en un simulador de vuelo.

(2) En el caso de no cumplir con lo establecido en el párrafo anterior los tripulantes de vuelo deberán demostrar ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica competente su capacidad para llevar a cabo las aproximaciones establecidas para cada tipo de aeronave para el que estuviera habilitado.

(3) En el caso de que un piloto estuviera habilitado en más de un tipo de aeronave, deberá cumplimentar las maniobras para cada tipo de aeronave.

(j) Restricciones: No se deberán realizar operaciones Cat. II a menos que:

(1) Las aeronaves posean el equipamiento de a bordo adecuado para aproximaciones de precisión ILS Cat. III.

(2) Se haya establecido un programa de instrucción para tripulantes de vuelo, de acuerdo con lo especificado.

(3) Los pilotos hayan aprobado satisfactoriamente el programa de instrucción.

61.69 Otras Habilitaciones.

(a) Remolcador de planeador: El titular de una licencia que requiera desempeñarse como Piloto Remolcador de Planeador, deberá:

(1) Ser titular de la licencia de piloto de avión.

(2) Tener en su libro de vuelo la constancia de un Instructor de Vuelo de avión habilitado que le certifique que ha recibido entrenamiento terrestre en planeadores y esta familiarizado con:

(i) Las técnicas y procedimientos esenciales para el remolque seguro de planeador;

(ii) Procedimientos de emergencia;

(iii) Señales utilizadas; y

(iv) Ángulos máximos de inclinación incluyendo las limitaciones de velocidad.

(3) Haber completado la siguiente experiencia:

(i) Tener, no menos de 100 horas de vuelo como piloto al mando, a partir de fecha que obtuvo su licencia de piloto; de las cuales, como mínimo, 10 horas de vuelo se habrán cumplido en los 3 meses anteriores a la solicitud de esta habilitación.

(ii) 20 remolques por avión realizados bajo control de un Instructor de Vuelo de planeador habilitado, de los cuales 10 deberán haberse cumplido cada uno en distintas fechas, y

(iii) En los 12 meses precedentes haber efectuado, por lo menos, 3 vuelos remolcando planeadores bajo la supervisión de un Instructor de Vuelo de avión habilitado;

(iv) Aprobar un examen de vuelo ante un Inspector de Vuelo de la especialidad habilitado, de acuerdo a los Estándares de Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(4) La habilitación de piloto remolcador de planeador faculta a su titular a efectuar vuelos de remolque de planeador.

(5) El titular de la habilitación de Remolcador de Planeador no esta facultado para realizar vuelos de remolque en vuelo de travesía hasta tanto haya totalizado una experiencia de 100 vuelos de remolque sobre aeródromo; y

(i) El titular de la Habilitación de Remolcador de Planeador que permanezca 6 meses sin realizar dicha actividad deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado al vuelo por un Instructor de Vuelo de la especialidad habilitado, quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(b) **Habilitación de vuelo nocturno local:** El titular de una licencia de piloto privado de avión o helicóptero que solicite una habilitación de Vuelo Nocturno Local, deberá:

(1) Aprobar las exigencias establecidas por la Autoridad Aeronáutica en el curso de instrucción reconocida para la Habilitación de Vuelo Nocturno Local para avión o helicóptero, y

(2) Haber completado 10 horas de vuelo de doble comando en instrucción de vuelo por instrumentos bajo capota, o

(i) 5 horas de vuelo bajo capota y

(ii) 5 horas en entrenador sintético de vuelo.

(3) 10 horas de vuelo nocturno local, de las cuales:

(i) 5 horas de vuelo nocturno en doble comando, y

(ii) 5 horas de vuelo nocturno solo.

(4) Si el solicitante realiza este curso inmediatamente después de obtenida su licencia de piloto privado de avión o helicóptero, le serán computadas las horas de instrucción de vuelo por instrumentos y de vuelo nocturno, como parte de las 25 horas requeridas para llevar pasajeros.

(5) Para iniciar la actividad de vuelo establecido en el (b) (3), se deberán haber cumplido como mínimo 5 horas de vuelo del total establecido en (b) (2) (i) o (ii) de esta Sección.

(6) Deberá aprobar un examen oral y /o escrito y demostrará su pericia, ante inspector en la ejecución de las maniobras y procedimientos normales y de emergencia de la categoría de la aeronave usada en la prueba, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(7) El titular de esta habilitación estará facultado para actuar como piloto al mando en Vuelo Nocturno Local.

(8) No podrá realizar vuelos bajo las reglas IFR, ni nocturno de travesía, y

(i) El titular de la habilitación de Vuelo Nocturno Local en avión o helicóptero que permanezca 30 días o más sin realizar esta clase de vuelos, deberá, antes de reiniciar los mismos ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado, quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(c) **Habilitación de Exhibición Acrobática:**

(1) Requisitos: Todo piloto que solicite esta habilitación para ser incorporada a su licencia, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(i) Ser titular de una licencia de piloto de avión o de planeador.

(ii) Tener 18 años de edad.

(iii) Ser capaz de leer, hablar, escribir y entender correctamente el idioma español.

(iv) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase I.

(v) Aprobar las exigencias establecidas en el curso teórico de instrucción reconocida para la habilitación de acrobacia básica o de exhibición acrobática correspondiente a la categoría de aeronave para la que se solicita la habilitación.

(vi) Contar con las horas de vuelo exigidas para la categoría de aeronave que fuere, y

(vii) Aprobar, ante Inspector de Vuelo el examen de vuelo de las áreas específicas establecidas en el programa práctico de vuelo de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(2) **Conocimientos aeronáuticos:** Todo piloto que solicite la habilitación de exhibición acrobática deberá demostrar ante la Autoridad Aeronáutica los conocimientos teóricos que son pertinentes para la habilitación requerida en la categoría de aeronave que se trate, mediante:

(i) La presentación de un certificado analítico como constancia de haber aprobado el curso respectivo emitido por un centro de capacitación aeronáutica habilitado, en cuyo caso deberá estar debidamente controlado por la Autoridad Aeronáutica competente, o

(ii) Haberlo realizado en forma personal rindiendo en condición de "Libre", ante el Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos (CIATA), en cuyo caso; no se requerirá el control de parte de la Autoridad Aeronáutica; debiendo el curso teórico, por lo menos incluir entre sus asignaturas:

(A) Legislación y Regulaciones Aéreas (restricciones para acrobacia).

(B) Conocimientos generales de las aeronaves y limitaciones.

(C) Performance y planificación de vuelo acrobático.

(D) Teoría de vuelo por instrumentos

(E) Factores humanos y CRM.

(F) Meteorología.

(G) Navegación.

(H) Procedimientos operacionales.

(I) Aerodinámica aplicada al vuelo acrobático.

(J) Radiotelefonía.

(K) Seguridad y Prevención de accidentes (Prevac) y

(L) Demostrar mediante un examen oral conocimientos de las Regulaciones de Tránsito Aéreo vigentes, relacionadas con esta actividad, y

(iii) De los movimientos de comandos para realizar las figuras exigidas en las pruebas prácticas, especialmente las necesarias para salir de un tirabuzón normal.

(3) **Experiencia de vuelo:** Todo piloto deberá contar con la experiencia de vuelo requerida para cada categoría de aeronave:

(i) Si es piloto de avión deberá acreditar no menos de 500 horas de vuelo como piloto al mando, a partir de la fecha que obtuvo la licencia de piloto privado de avión, de las cuales:

(A) No menos de 100 horas de vuelo habrán sido realizadas en temas de acrobacia elemental o de defensa establecidas en el programa práctico de instrucción reconocida para esta habilitación.

(B) La instrucción en vuelo deberá ser impartida por un Instructor de Vuelo con habilitación de exhibición acrobática.

(C) Las 100 horas de experiencia de vuelo especificada en el párrafo (c) (3) (i) (A) de esta Sección, deberá haber sido realizada en un avión certificado para tal actividad, preferentemente biplaza. Si el avión es monoplaza, la ejecución de las maniobras requeridas en (c) (3) (i) (A) se ejecutarán bajo la supervisión de un instructor habilitado desde una posición en tierra, quien certificará la actividad realizada en el Libro de Vuelo del interesado.

(ii) Si es piloto de planeador deberá acreditar no menos de 100 horas de vuelo como piloto al mando, a partir de la fecha de obtención de la licencia de piloto de planeador, de las cuales:

(A) No menos de 40 horas de vuelo habrán sido realizadas en temas de acrobacia elemental o de defensa establecidas en el programa práctico de instrucción reconocida para esta habilitación.

(B) La instrucción de vuelo deberá ser impartida por un Instructor de Vuelo con habilitación de exhibición acrobática.

(C) Las 40 horas de experiencia de vuelo especificada en el párrafo (c) (3) (ii) (A) de esta Sección deberá haber sido realizada en un planeador certificado para tal actividad, preferentemente biplaza. Si el planeador es monoplaza la ejecución de las maniobras requeridas en (c) (3) (ii) (A) se ejecutarán bajo la supervisión de un instructor habilitado desde una posición en tierra, quien certificará la actividad realizada en el Libro de Vuelo del interesado.

(D) Si además fuera titular de una licencia de piloto de avión y registrara como tal no menos de 300 horas de vuelo después de obtenida la misma, las 100 horas requeridas en, (c) (3) (ii) podrán reducirse a 50 horas.

(4) **Examen de vuelo:** Todo aspirante a la habilitación de exhibición acrobática deberá ejecutar las maniobras y procedimientos normales y de emergencia propias de la categoría, de aeronave utilizada en la prueba de pericia de vuelo, conforme al contenido del curso de instrucción reconocida para la habilitación de acrobacia de exhibición acrobática, de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(5) **Procedimientos de inspección:** El examen de vuelo se llevará a cabo en una aeronave biplaza en concordancia con los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(6) **Atribuciones:** Todo titular de la licencia de piloto de avión o planeador con habilitación de exhibición acrobática, podrá realizar vuelos de exhibición y demostración en aeronaves certificadas a tal fin sobre aeródromos o áreas autorizadas por la Autoridad Aeronáutica competente.

(7) **Restricciones:** Todo piloto titular de la licencia de avión o planeador con habilitación de exhibición acrobática podrá realizar acrobacia respetando las disposiciones establecidas en las Regulaciones (RAAC Parte 91) aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, respetando en particular no hacerlo:

(i) Sobre personas, edificios o cualquier otro lugar que origine riesgos a terceros.

(ii) El titular de la licencia de piloto de avión o planeador con habilitación de exhibición acrobática que permanezca más de 90 días sin realizar actividad de vuelo en la especialidad, deberá antes de reiniciar la misma realizar una inspección con un Inspector de Vuelo de la especialidad con esta habilitación inscrita en la licencia de piloto, quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado. En caso de no encontrar satisfactoria la demostración del mismo, suspenderá temporariamente las facultades que le confiere esa habilitación hasta la realización de un nuevo examen.

61.71 **Personas que han aprobado un curso teórico en una escuela habilitada.**

(a) Hasta el 31 de mayo de 2007, la persona que ha aprobado un curso teórico de instrucción reconocida, será considerada que cuenta con los conocimientos teóricos aeronáuticos para tal licencia o habilitación si presenta un certificado analítico de aprobación, y a partir del 01 de junio de 2007, deberá aprobar un examen escrito y oral previo al examen práctico de vuelo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronave.

(b) El titular de una licencia de piloto no podrá solicitar un examen de vuelo aplicable a una licencia o habilitación según esta Parte si no ha cumplido con la experiencia de vuelo requerida.

(c) Un piloto que requiere la habilitación de vuelo por instrumentos (HVI), deberá, durante el examen de vuelo cumplir con lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronave, según la categoría de aeronave para la que se requiere tal habilitación.

61.73 **Aviadores militares.**

(a) **Generalidades:** El personal de las Fuerzas Armadas (FF.AA) en servicio activo, o en retiro, que solicite una licencia de piloto, habilitación de clase, o de tipo de aeronave, o de vuelo por instrumentos, tendrá derecho a esas licencias o habilitaciones, si cumple con los requisitos que se establecen en esta Sección.

(1) Si el solicitante se encontrare suspendido de vuelo por falta de pericia u otra causa, el otorgamiento de la licencia, o habilitación, queda a criterio de la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Si el aviador militar no desarrolló actividad aérea en aeronaves como integrante de tripulación, deberá cumplimentar el programa de FF.HH. para el nivel de licencia que requiera.

(b) **Aviadores militares separados de curso:**

(1) Se podrá otorgar la licencia de piloto privado dentro del primer año, a partir de la fecha de su separación de curso, a todo aquel personal militar que en su carácter de alumno del curso de aviador haya:

(i) Aprobado los capítulos de vuelo de Pilotaje General e Instrumental Básico,

(ii) Cumplan con los demás requisitos exigidos en la Sección 61.103 (a) de esta Parte y

(iii) Pasado el primer año de la separación sin haberla requerido, deberá ser sometido a una prueba de conocimientos teóricos aeronáuticos y prueba de pericia al nivel de la licencia de piloto privado de avión que solicita.

(c) **Aviadores militares que cumplen los requisitos de esta Subparte:** A un aviador militar, se le otorgará la licencia, que por equivalencia le corresponda.

(d) **Habilitaciones de clase o tipo de aeronave:** A un aviador militar que solicita una habilitación de clase o tipo de aeronave, se le podrá otorgar dicha habilitación de acuerdo con:

(1) La certificación extendida por la autoridad militar competente de su actividad de vuelo en la clase o tipo de aeronave que desea la habilitación y donde se declare la cantidad de horas de vuelo en aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, especificando la función a bordo, de piloto o copiloto.

(2) Una habilitación de tipo de aeronave se otorgará, solamente, para tipos de aeronaves que la Autoridad Aeronáutica ha certificado para operaciones civiles.

(e) Licencia de instructor de vuelo: A un aviador militar se le otorgará la licencia de Instructor de Vuelo de Aviación, si:

(1) El solicitante presenta la certificación, constancia o título de haber realizado el curso de Instructor de Vuelo. El requerimiento de experiencia de vuelo impartiendo instrucción será como mínimo de 100 horas.

(f) Documentos probatorios:

(1) Para los propósitos indicados, los documentos requeridos son:

(i) Documentación que avale la condición de aviador militar.

(ii) Documento que certifique la situación de revista.

(iii) Documentación oficial de la Fuerza Armada que corresponda, donde certifique la actividad de vuelo como aviador militar;

(iv) Certificado emitido por una oficina de cómputos de vuelos la Fuerza Armada que corresponda, donde certifica la actividad aérea cumplida como aviador militar declarando la función a bordo, el/los tipos de aeronaves, las condiciones del vuelo (instrumental o visual, día noche, etc.)

61.75 Reválida: Licencia de piloto emitida basándose en una licencia extranjera de piloto.

NOTA: El titular de una licencia extranjera de piloto otorgada por un Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), podrá solicitar una licencia de piloto otorgada bajo esta Subparte para volar aeronaves de matrícula argentina, cuando se satisfagan, en condiciones de reciprocidad, las exigencias que para ciudadanos argentinos se apliquen en el país de origen de tal licencia.

(a) Generalidades: A toda persona que lo solicite, la Autoridad Aeronáutica competente le podrá otorgar una licencia de piloto privado o licencia de piloto profesional argentina basándose en una licencia extranjera, si cumple con los siguientes requisitos:

(1) Fotocopias y originales de los siguientes documentos y constancias:

(i) Documento de Identidad (Pasaporte- Documento Nacional de Identidad).

(ii) La licencia de piloto extranjera sobre la cual desea obtener la licencia argentina de piloto privado, de piloto profesional o de piloto de planeador.

(iii) El certificado médico extranjero que corresponda a la licencia:

(iv) El Libro de Vuelo.

(2) Contar con la certificación de validez de los documentos expresados en (a) (1) (ii), (iii), y (iv) de esta Sección, por parte de la Autoridad Aeronáutica competente extranjera que las otorgó, debiendo: (i) Estar debidamente legalizada por el Agente Consular argentino acreditado en la jurisdicción de la autoridad extranjera expedidora de la licencia en cuestión y con la posterior intervención del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, o

(ii) En su reemplazo tener colocada la Apostilla de la Haya, en cuyo caso las oficinas diplomáticas y consulares nacionales se abstendrán de intervenir estos documentos aeronáuticos.

(3) Traducirá al idioma español los documentos mencionados en (a) (1), (2), (ii), (iii) y (iv) cuando éstos hayan sido redactados en idioma extranjero, mediante intervención de un traductor público nacional.

(4) Deberá hablar, leer, escribir y entender el idioma español al nivel que la Autoridad Aeronáutica considere satisfactorio.

(5) Deberá rendir un examen teórico de conocimientos y un examen de vuelo de pericia al nivel de la licencia que solicita, de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(6) Entregará 2 fotografías tipo carné de (4x4 cm.) y abonará el arancel establecido.

(b) Para piloto privado o piloto de planeador:

(1) El piloto con licencia extranjera solicitante de una licencia de piloto privado o de piloto de planeador argentina, deberá satisfacer los requerimientos de (a) (1) al (6) de esta Sección.

(2) Contar con el Certificado Psicofisiológico Clase II.

(c) Para piloto profesional:

(1) El piloto con licencia extranjera solicitante de una licencia de piloto profesional argentina para ser otorgada en base a una licencia extranjera, deberá satisfacer los requerimientos de (a) (1) al (6) de esta Sección.

(2) Presentar los certificados de estudios nacionales al nivel de las exigencias de la licencia de piloto que requiere obtener. En el caso que la República Argentina no cuente con convenios de reciprocidad con el Estado emisor de los certificados analíticos de estudios, el solicitante deberá, a los efectos de cumplir el requisito de estudios establecidos en la presente regulación, concurrir ante la autoridad educacional nacional para que se determinen las asignaturas equivalentes y las que correspondan sean aprobadas.

(d) Conocimientos aeronáuticos: Para los solicitantes de licencia de piloto argentina en base a licencias de piloto extranjera, la exigencia de conocimientos teóricos aeronáuticos, en ningún caso serán menores, que los que para pilotos argentinos se requiera, procediéndose de la siguiente manera:

(1) Piloto Privado, Piloto de Planeador: Los requisitos de conocimientos teóricos aeronáuticos exigidos para la obtención de la licencia de piloto privado, piloto de planeador argentinas, serán corroborados por un Inspector de Vuelo a través de un examen escrito en oportunidad que la escuela de vuelo habilitada requiera su presencia para examinar al solicitante para la obtención del documento aeronáutico en cuestión. Los conocimientos con el grado de exigencia acorde al nivel de la licencia de vuelo solicitada requeridos se refieren a:

(i) Legislación y Documentación Aeronáutica;

(ii) Regulación de Vuelo y Servicios de Tránsito Aéreo,

(2) Licencia Profesional de Piloto: Los requisitos de conocimientos teóricos aeronáuticos exigidos para la obtención de la licencia de piloto profesional deberán rendirse en el Centro de Instrucción de Aeronaves y Técnicos Aeronáuticos (CIATA), con el grado de exigencia acorde al nivel de la licencia de vuelo solicitada, y se refieren a:

(i) Legislación y Documentación Aeronáutica;

(ii) Regulación de Vuelo y Servicios de Tránsito Aéreo;

(iii) Transporte de Mercancía Peligrosa por Vía Aérea;

(iv) Factores Humanos en Aviación, (en caso de no poseer constancia de haberla cursado),

(v) Una vez que la Autoridad Aeronáutica esté en posesión de la constancia con el resultado del examen teórico de conocimientos aeronáuticos, requerirá al piloto extranjero la aprobación del examen Psicofisiológico correspondiente a la licencia y habilitaciones que solicita.

(e) Instrucción de vuelo: El solicitante de la licencia argentina de piloto privado, piloto profesional, o piloto de planeador, deberá inscribirse en una escuela de vuelo habilitada, como piloto alumno a los efectos de realizar la adaptación al patrón de vuelo vigente, como asimismo lograr la necesaria pericia en la realización de las maniobras y procedimientos de vuelo exigidas por la Autoridad Aeronáutica para el nivel de la licencia de piloto que solicita.

(f) Examen de Vuelo: A requerimiento de la escuela de vuelo, el piloto titular de licencia extranjera de piloto deberá rendir la prueba de pericia ante un inspector de vuelo de la Autoridad Aeronáutica, correspondiente al nivel de la licencia y habilitaciones que solicita, en una aeronave que cumpla los requisitos para ello, de acuerdo a los estándares para exámenes prácticos en aeronaves.

(g) Atribuciones y limitaciones: El titular de una licencia de piloto otorgada conforme a esta Sección podrá actuar como piloto de una aeronave civil de matrícula argentina con las atribuciones y limitaciones que establezca la reglamentación pertinente a la categoría y nivel de licencia obtenida.

61.77 Certificado de convalidación.

NOTA: El titular de una licencia de piloto otorgada por un Estado extranjero contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), podrá solicitar un Certificado de Convalidación otorgada bajo esta Sección para volar aeronaves de matrícula argentina cuando se satisfagan, en condiciones de reciprocidad, las exigencias que para ciudadanos argentinos se apliquen en el país de origen de tal licencia.

(a) Generalidades: El piloto extranjero solicitante de un Certificado de Convalidación de piloto privado o de piloto de planeador argentina para ser otorgada en base a una licencia extranjera, deberá:

(1) Satisfacer los requerimientos de la Sección 61.75 (a) (1) al (6) de esta Subparte y se considerará válido, para satisfacer la exigencia psicofisiológica que para Certificado de Convalidación argentina se requiere, el certificado médico correspondiente a la licencia extendida por la Autoridad Aeronáutica extranjera.

(b) Conocimientos teóricos aeronáuticos: Los requisitos de conocimientos teóricos aeronáuticos exigidos para la obtención del Certificado de Convalidación, serán corroborados por un Inspector de Vuelo a través de un examen escrito y oral en oportunidad que la escuela de vuelo habilitada requiera su presencia para examinar al solicitante para la obtención del documento aeronáutico en cuestión. Se requerirá un grado de exigencia de conocimientos acorde al nivel de la licencia de vuelo para la que se requiere el Certificado de Convalidación y se refieren a:

(1) Legislación y Documentación Aeronáutica;

(2) Regulación de Vuelo y Servicios de Tránsito Aéreo,

(c) Instrucción de vuelo: El solicitante de un Certificado de Convalidación, deberá inscribirse en una escuela de vuelo habilitada, como piloto alumno a los efectos de realizar la adaptación al patrón de vuelo vigente, como asimismo lograr la necesaria pericia en la realización de las maniobras y procedimientos de vuelo exigidas para el nivel de la convalidación que solicita.

(d) Examen de Vuelo: A requerimiento de la escuela de vuelo, el piloto con licencia de vuelo extranjera deberá rendir la prueba de pericia ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica, correspondiente al nivel de la licencia y habilitaciones para el Certificado de Convalidación que solicita, en una aeronave que cumpla los requisitos para ello.

(e) Atribuciones: El Certificado de Convalidación será otorgado para realizar exclusivamente actividades privadas o deportivas, y perderá la validez cuando caduque el certificado de aptitud médica emitido por el país que otorgó la licencia de piloto convalidada.

(1) La renovación del Certificado de Convalidación estará sujeto a la presentación de un nuevo certificado médico emitido por la Autoridad Aeronáutica que otorgó la licencia que dio origen a la convalidación.

(f) Limitaciones: Al titular de un Certificado de Convalidación le está prohibido realizar tareas remuneradas en el uso de las atribuciones que le otorga esta autorización.

SUBPARTE C - ALUMNO PILOTO

61.81 Aplicación.

61.83 Requisitos para el otorgamiento.

61.85 Autorización para el vuelo solo.

61.87 Requerimientos para el vuelo solo de alumno piloto.

61.89 Limitaciones generales.

61.91 Vuelos de travesía.

61.93 Operaciones en espacio aéreo Clase B y en aeródromos ubicados dentro de este espacio.

61.81 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de la autorización para vuelo solo del alumno piloto privado de avión, helicóptero, aerostato (globo libre), giroplano, piloto planeador y ULM las normas generales de operación, sus atribuciones y limitaciones.

61.83 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Para obtener una autorización para vuelo solo de alumno piloto, toda persona deberá:

(1) Tener 16 años y 9 meses de edad para la obtención de la autorización para vuelo solo de alumno piloto de avión, helicóptero, giroplano y aerostato (globo libre). En el caso que el alumno sea menor de edad se requerirá, mediante documento legal, constancia de emancipación o la autorización de los padres o tutor acreditado, con la firma certificada ante Escribano Público o Juez de Paz.

(2) Tener 15 años y 9 meses de edad para la obtención de la autorización para vuelo solo de alumno piloto de planeador / ULM. En el caso que el alumno sea menor de edad se requerirá, mediante documento legal, constancia de emancipación o la autorización de los padres o tutor acreditado, con la firma certificada ante Escribano Público o Juez de Paz.

(3) El curso práctico de vuelo, podrá iniciarse con una antelación de 90 días a la edad mínima para el otorgamiento de la licencia requerida. Si el aspirante finalizare el curso antes de cumplir la edad establecida, no se lo autorizará a rendir el examen de vuelo.

(4) Haber aprobado la Educación General Básica (EGB) o ciclo primario completo o equivalente reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación.

(5) Leer, hablar, escribir y entender correctamente el idioma español.

(6) Poseer Certificado de Habilitación Psicofisiológico Clase II

61.85 Autorización para el vuelo solo.

(a) La autorización para el vuelo solo del alumno piloto será otorgada por el Instructor de Vuelo actuante cuando considere que el alumno satisface los requerimientos pertinentes de la Sección 61.87.

(b) Integrando el Certificado de Habilitación Psicofisiológica del alumno piloto estará el formulario de Autorización de Alumno Piloto.

(1) Para la obtención del Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II, se deberá concurrir al Instituto de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), sito en Av. Belisario Roldán 4651 CP 1425 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o en los centros auxiliares ubicados en las ciudades de: Comodoro Rivadavia (Chubut), Córdoba, Villa Reynolds (Villa Mercedes-San Luis) y Mendoza.

61.87 Requerimientos para vuelo solo de alumno piloto.

(a) Generalidades: Ningún alumno piloto podrá volar solo en una aeronave, a menos que haya cumplido satisfactoriamente con las exigencias de esta Sección.

(b) Conocimientos Teóricos Aeronáuticos: Todo alumno piloto deberá demostrar, de manera satisfactoria, al instructor de vuelo sus conocimientos relacionado con las condiciones, requerimientos y limitaciones establecidas en la parte 61 del RAAC para la licencia que desea obtener; las reglamentaciones de vuelo pertinentes y el conocimiento necesario de la aeronave en la que efectuará el vuelo, sus sistemas, limitaciones y operaciones, como así también los temas de las materias teóricas que el alumno piloto necesita conocer y aplicar para el vuelo solo.

(1) El examen escrito deberá incluir preguntas sobre las reglamentaciones de vuelo vigentes, las características de vuelo y limitaciones operacionales para la marca y modelo de la aeronave a ser volada por el alumno piloto.

(c) Entrenamiento previo al vuelo solo:

(1) Previo a recibir la autorización para el vuelo solo, todo alumno piloto deberá:

(i) Haber recibido instrucción en vuelo, la que será registrada por el instructor de vuelo en el Manual de Instrucción del Alumno Piloto de avión, y en el Libro de Vuelo para el alumno piloto de helicóptero, planeador y aerostato (globo libre).

(ii) Los procedimientos y maniobras aplicables que sean pertinentes a cada categoría de aeronave que se enumeran en los párrafos (d) hasta (i) de esta Sección, deberán ser intensivamente practicados de manera de estar en condiciones de poder demostrar la necesaria pericia y nivel aceptable de rendimiento a juicio del instructor que lo evalúa.

(d) Para todas las categorías de aeronaves: Todo alumno piloto deberá haber recibido un entrenamiento previo al vuelo solo, por lo menos sobre:

(1) Preparación previa al vuelo;

(2) Procedimientos previos al vuelo;

(3) Operaciones en el aeródromo;

(4) Despegues, aterrizajes y escapes;

(5) Performance de las maniobras;

(6) Maniobras con referencia al terreno;

(7) Vuelo lento y pérdidas;

(8) Operaciones de emergencia;

(9) Procedimientos post vuelo.

(e) Para avión: Además de las maniobras y procedimientos aplicables del párrafo (d) de esta Sección, todo alumno piloto debe haber recibido instrucción en vuelo, previo al vuelo solo, de no menos de ocho (8) horas de vuelo en doble comando y haber recibido la lección N° 17 cumplimentando los siguientes temas y maniobras:

(1) Reunión previa al vuelo.

(2) Inspección previa al vuelo.

(3) Puesta en marcha y calentamiento de motor.

(4) Procedimientos radioeléctricos.

(5) Rodaje.

(6) Verificación previa al despegue.

(7) Despegue normal.

(8) Ascenso mejor régimen o mejor ángulo.

(9) Salida del circuito de tránsito.

(10) Viraje en ascenso.

(11) Vuelo recto y nivelado.

(i) Virajes suaves.

(ii) Virajes medios.

(iii) Virajes escarpados, de precisión de 360°/720°.

(12) "S" sobre caminos.

(13) Giros alrededor de un punto.

(14) 8 alrededor pilones.

(15) Espirales descendentes de 720° para ambos lados.

(16) Ejercicios de coordinación en ascenso, nivelado, y en descenso.

(17) Cambios de velocidades en línea de vuelo.

(18) Vuelo lento.

(19) Aproximación a la pérdida en vuelo recto con potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).

(20) Aproximación a la pérdida en vuelo recto sin potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).

(21) Pérdida en vuelo recto sin potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).

(22) Pérdida en vuelo recto con potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).

(23) Pérdida en viraje sin potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).

(24) Pérdida en viraje con potencia (y con distintas configuraciones de acuerdo a la aeronave).

(25) Recuperación de actitudes anormales.

(26) Descenso a regímenes prefijado (uso del flap).

(i) Virajes suaves.

(ii) Virajes medios.

(iii) Virajes escarpados.

(27) Emergencias simuladas en vuelo, en circuito, en despegue.

(28) Incorporación al circuito de tránsito.

(29) Aproximación de 90°.

(30) Aproximación de 180°.

(31) Aproximación de 360°.

(32) Deslizamientos.

(33) Aterrizajes con / sin potencia con y sin viento cruzado.

(34) Aterrizajes de emergencia (sobre la pista).

(35) Rodaje.

(36) Detención del motor.

(37) Uso de la lista de control.

(38) Reunión de post-vuelo.

(f) Para helicóptero: (a excepción de giroplanos monoplazas), además de las maniobras y los procedimientos aplicables del párrafo (d) de esta Sección y de acuerdo a lo permitido por las limitaciones de maniobra y rendimiento del helicóptero, todo alumno piloto debe haber recibido entrenamiento pre-vuelo solo en:

(1) Aproximaciones al área de aterrizaje;

(2) Virajes en vuelo suspendido, carreteo en el aire y maniobras de superficie;

(3) Escapes desde aterrizaje de vuelo suspendido y desde una aproximación final;

(4) Procedimientos simulados de emergencia, incluyendo:

(i) Descensos de auto rotación con una recuperación de potencia, y

(ii) Recuperación de potencia en vuelos suspendidos en helicóptero monomotor o

(iii) Aproximaciones a vuelo suspendido o aterrizaje con un motor no operativo en helicópteros multi-motores. y

(5) Desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente).

(g) Para giroplanos monoplazas: Reservado

(h) Para planeadores: además de los procedimientos y maniobras apropiadas para esta categoría de aeronave establecidas en el párrafo (d) de esta Sección, todo alumno piloto debe haber recibido entrenamiento previo al vuelo solo en:

(1) Inspección previa al vuelo del sistema de enganche de remolque, revisión de señales, y los procedimientos de liberación a ser usados;

(2) Remolque de en vuelo de planeadores.

(3) Principios de ensamblaje y desmontaje del planeador;

(4) Entradas en pérdida en distintas actitudes de vuelo con recuperación al reconocer la pérdida y recuperación de una pérdida total;

(5) Planeos rectos, en viraje y espirales;

(6) Deslizamiento en final para el aterrizaje;

(7) Procedimientos y técnicas para aprovechar la sustentación utilizando térmicas propias del área de entrenamiento; y

(8) Operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de la sogá de remolque.

(i) Para globos libres: además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta Sección, todo alumno piloto deberá haber recibido entrenamiento de vuelo. Previo al vuelo solo en:

- (1) Operación de gas o aire caliente, lastre, válvulas y paneles de rasgadura, como sea apropiado;
- (2) Uso de emergencia del panel de rasgadura (puede simularse);
- (3) Los efectos del viento en el ángulo de ascenso y aproximación; y
- (4) Técnicas de prevención y detección de obstrucciones.

(j) Autorizaciones del Instructor de Vuelo: Ningún instructor de vuelo podrá autorizar a un alumno piloto a realizar un vuelo solo sin haber volado previamente con el causante y luego firmar el Registro de Vuelo Para Piloto Privado, debiendo:

- (1) Dejar constancia que impartió la instrucción, teórica y práctica de vuelo.
- (i) En la marca y modelo de aeronave en la que se realizará el vuelo solo y haya sido volada por el alumno piloto.
- (ii) El instructor de vuelo considere competente al alumno piloto para realizar con seguridad un vuelo solo en esa aeronave.

61.89 Limitaciones Generales.

(a) Ningún alumno piloto podrá volar como piloto al mando de una aeronave que:

- (1) Esté transportando pasajeros u acompañantes.
- (2) Esté transportando carga a cambio de compensación o pago.
- (3) Esté realizando un vuelo internacional, salvo por acuerdo especial o general al respecto entre los países interesados.
- (4) Esté volando en condiciones meteorológicas inferiores a las correspondientes a VMC o en vuelo nocturno.
- (5) Esté volando sin referencias al suelo.

(6) Esté realizando un vuelo que excede las atribuciones otorgadas por el instructor de vuelo en su autorización.

(b) Ningún alumno piloto podrá volar como integrante de una tripulación de vuelo de una aeronave que requiera más de un piloto.

61.91 Vuelos de Travesía.

(a) Ningún alumno piloto podrá volar una aeronave en vuelo solo de travesía, ni tampoco, excepto en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje solo en cualquier lugar fuera del aeródromo de origen.

(b) Los vuelos de travesía establecidos en el programa de vuelo de doble comando, deberán ser realizados con el Instructor de Vuelo actuante.

(c) En ningún caso estará autorizado el traslado de pasajeros y/o carga.

61.93 Operaciones en espacio aéreo Clase B y en aeródromos ubicados dentro de este espacio.

(a) Ningún alumno piloto podrá operar una aeronave en vuelo solo dentro del espacio aéreo Clase B, y sus aeródromos a menos que:

(1) El alumno piloto haya recibido instrucción en tierra y en vuelo y dicha instrucción se desarrolló dentro un espacio aéreo Clase B.

NOMBRE DE LA ESCUELA DE VUELO O AEROCLUB:.....

AUTORIZACION DE VUELO SOLO PARA EL ALUMNO PILOTO:.....

El Titular de la Presente Autorización:..... DNI
 con domicilio en:
 posee los conocimientos e idoneidad requeridos para el ejercicio de la función de alumno piloto en vuelo solo en aeronaves:

Categoría	Marca	Modelo	Fecha Habilitación	Institución	Instructor

 Firma del Instructor
 Director de la Escuela de Vuelo
 o Presidente del Aeroclub

 Firma del Alumno

Validez: La presente Autorización de Alumno Piloto caduca junto con el Certificado de Aptitud Psicológica.

Limitaciones: Ningún alumno piloto puede actuar como piloto al mando de una aeronave:

- a) Que transporte pasajeros.
- b) En vuelos por remuneración.
- c) En vuelos internacionales.
- d) Con una visibilidad en vuelo y terrestre menor de cinco (5) Km.
- e) Cuando el vuelo no puede realizarse por medio de referencias visuales con la superficie.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE D - LICENCIA DE PILOTO DE PLANEADOR

61.95 Aplicación

61.96 Requisitos generales

61.97 Conocimientos aeronáuticos. Instrucción de vuelo

61.98 Experiencia de vuelo. Examen de vuelo

61.99 Adaptación para piloto de motoplaneador

61.100 Atribuciones y limitaciones

61.95 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de licencia de Piloto de Planeador, sus habilitaciones, atribuciones y limitaciones.

61.96 Requisitos generales.

(a) Son requisitos generales para la obtención de la licencia de Piloto de Planeador:

- (1) Tener 16 años de edad.
- (2) Haber aprobado la Educación General Básica (EGB) o ciclo primario completo o equivalente reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación.

(3) Poseer Certificado Psicofisiológico Clase II emitido según la Parte 67 de estas RAAC.

(4) Aprobar las exigencias establecidas en el Programa de Instrucción Reconocida para la licencia de Piloto de Planeador referida a los conocimientos aeronáuticos y experiencia de vuelo.

(5) Aprobar el examen práctico de vuelo que incluirá un examen teórico y escrito de conocimientos aeronáuticos ante un Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

61.97 Conocimientos aeronáuticos. Instrucción de vuelo.

(a) Toda persona que requiera la licencia de Piloto de Planeador, deberá adquirir los conocimientos aeronáuticos y pericia mediante la realización del respectivo curso de instrucción reconocida. El curso de instrucción teórica contendrá como mínimo lo siguiente:

- (1) Legislación y Reglamentación Aeronáutica.
- (2) Maniobras de vuelo del planeador.
- (3) Equipos Radioeléctricos.
- (4) Estructura y Mecanismos del Planeador.
- (5) Performance y Planificación de Vuelo.
- (6) Factores Humanos.
- (7) Meteorología.
- (8) Aeronavegación.
- (9) Procedimientos Operacionales.
- (10) Aerodinámica básica
- (11) Seguridad y Prevención de Accidentes.

(b) Todo alumno piloto deberá haber recibido entrenamiento previo al vuelo solo en el planeador que volará por lo menos sobre:

- (1) Inspección previa al vuelo del sistema de enganche de remolque, revisión de señales, y los procedimientos de liberación a ser usados;
- (2) Principios de ensamblaje y desmontaje del planeador;
- (3) Sistema de remolque usado para el envuelo del planeador.
- (4) Entradas en pérdida en distintas actitudes de vuelo con recuperación al reconocer la pérdida y recuperación de una pérdida total;
- (5) Planeos rectos, en viraje y espirales;
- (6) Deslizamiento en final para el aterrizaje;
- (7) Procedimientos y técnicas para aprovechar la sustentación utilizando térmicas propias del área de entrenamiento;
- (8) Operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de la sogá de remolque.
- (9) Operaciones en el aeródromo;
- (10) Despegues, aterrizajes y escapes;
- (11) Performance de las maniobras;
- (12) Maniobras con referencia al terreno;
- (13) Procedimientos post vuelo.

61.98 Experiencia de vuelo. Examen de vuelo.

(a) Para la obtención de la licencia de Piloto de Planeador deberá haber completado por lo menos 12 horas de vuelo de instrucción y cuarenta(40) lanzamientos y aterrizajes en planeador de las cuales:

- (1) 9 horas de vuelo de doble comando en instrucción local, y
- (2) 3 horas de vuelo solo local.

(3) Cuando el solicitante sea titular de una licencia de piloto de avión o giroplano, podrán reducirse las horas de doble comando, y la cantidad de lanzamientos y aterrizajes en un cincuenta (50) por ciento de acuerdo con el grado de pericia y experiencia necesarias en cada caso.

(b) En cumplimiento de lo establecido en la Sección 61.98 (a) y (b) de esta Subparte, todo solicitante deberá demostrar ante el Inspector de Vuelo de la Autoridad aeronáutica, sus conocimientos y pericia, según lo establecido en la Sección 61.97 (a) y (b) de esta Subparte, respecto a los temas teóricos y las maniobras prácticas de vuelo que sean pertinente para la licencia de Piloto de Planeador.

(c) El examen de vuelo para la obtención de la licencia de Piloto de Planeador, se llevará a cabo ante un Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a los Estándares para Exámenes de Vuelo en Aeronaves.

61.99 Adaptación para piloto de Motoplaneador.

(a) Para pilotar aeronave motoplaneador deberá poseer la licencia de Piloto de Planeador vigente y haber efectuado una adaptación adecuada a la aeronave, debiendo para ello:

(1) Aprobar las exigencias teóricas establecidas en el Curso de Instrucción Reconocida para la adaptación de piloto de Motoplaneador; y

(2) Haya realizado la adaptación bajo la supervisión de un Instructor de Vuelo de la especialidad, llevando a cabo no menos de 6 despegues cumpliendo temas de instrucción. Los temas se refieren a:

- (i) Preparación prevuelo.
- (ii) Procedimientos prevuelo.
- (iii) Operaciones en el aeródromo.
- (iv) Despegues, aterrizajes y escapes.
- (v) Performance de las maniobras.
- (vi) Maniobras con referencias al terreno.
- (vii) Pérdidas y vuelo lento.
- (viii) Maniobras básicas con instrumentos.
- (ix) Operaciones de emergencias.
- (x) Procedimientos post vuelo; y

(3) El instructor de Vuelo actuante certificará en el Libro de Vuelo del interesado la actividad requerida en (2) de esta Sección, quedando facultado para operar aeronaves motoplaneador monoplasa y multiplasas en vuelos locales y/o de travesía.

61.100 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones: Siempre que cuente con la debida adaptación certificada por un Instructor de Vuelo y registrada en el Libro de Vuelo, el titular de una licencia de Piloto de Planeador podrá:

- (1) Actuar como piloto al mando en planeadores monoplasa y multiplasas;
- (2) Actuar como piloto al mando en Motoplaneador;

(3) Realizar en vuelos remolcados por avión o torno siempre que se cuente con la debida experiencia operacional según lo establecido en la Disposición 154/05 DHA

(b) Limitaciones: No podrá volar como Piloto:

(1) Transportando pasajeros hasta poseer 15 horas de vuelo solo en planeador como piloto a partir de la fecha que obtuvo su licencia de Piloto de Planeador, y haya sido sometido a una evaluación en vuelo por parte de un Instructor de Vuelo habilitado, quien dejará constancia de su idoneidad debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado;

(2) No podrá efectuar vuelos de exhibición acrobática en planeador si no cuenta con la respectiva habilitación registrada en su licencia de Piloto de Planeador.

(3) El titular de la licencia de Piloto de Planeador que permanezca 60 días sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo de la especialidad habilitado, quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(4) El piloto de motoplaneador que permanezca más de 90 días sin realizar actividad de vuelo, deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo de la especialidad con la debida habilitación desarrollando un programa de 3 despegues, como mínimo, dejando constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

(1) SUBPARTE E - LICENCIA DE PILOTO PRIVADO .

61.101 Aplicación.

61.103 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades.

61.105 Conocimientos aeronáuticos.

61.107 Examen de vuelo.

61.109 Experiencia de vuelo.

61.111 Reservado

61.113 Reservado

61.115 Atribuciones y Limitaciones.

61.117 Reservado

61.119 Limitaciones del Piloto Privado con habilitación de Copiloto.

61.101 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de la licencia de piloto privado por categoría de aeronave, sus habilitaciones, atribuciones y limitaciones.

61.103 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades

(a) Para obtener una licencia de piloto privado:

(1) Tener por lo menos 17 años de edad para la obtención de la licencia de piloto privado de avión, helicóptero, giro plano, o aerostato

(2) Haber aprobado la Educación General Básica (EGB) o ciclo primario completo o equivalente reconocido por el Ministerio de Educación de la Nación. .

(3) Poseer Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II emitidos según la Parte 67 de estas RAAC.

(4) Aprobar las exigencias establecidas en el Programa de Instrucción Reconocida para la licencia de piloto privado de acuerdo a la categoría de aeronave referida a los conocimientos aeronáuticos y experiencia de vuelo.

(5) Aprobar el examen práctico el cual constará de un el examen teórico y escrito de conocimientos para el otorgamiento de la licencia requerida ante un Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aero-náutica, de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

61.105 Conocimientos aeronáuticos

(a) Toda persona que requiera la licencia de piloto privado de avión, helicóptero, giroplano y aerostato, deberá adquirir los conocimientos aeronáuticos mediante la realización del respectivo curso de instrucción reconocida pertinente para la licencia de piloto privado para la categoría de aeronave que requiere.

(b) Estos conocimientos se demostrarán mediante un examen oral y escrito ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica como paso previo al examen de vuelo.

(c) El curso de instrucción teórica, contendrá entre otras áreas, como mínimo lo siguiente:

(1) Para Avión, Helicóptero y Giroplano.

(i) Legislación y Reglamentación Aeronáutica.

(ii) Conocimientos generales de la aeronave.

(iii) Performance y planificación de vuelo.

(iv) Factores Humanos.

(v) Meteorología.

(vi) Aeronavegación.

(vii) Procedimientos Operacionales.

(viii) Aerodinámica.

(ix) Radiotelefonía.

(x) Seguridad y Prevención de Accidentes.

(xi) Mercancías Peligrosas.

(2) Para aerostato (globo libre)

(i) Legislación y Reglamentación Aeronáutica. (Específicamente de aerostato).

(ii) Conocimientos Generales de la Aeronave. (Sistemas de inflado con gas y aire caliente).

(iii) Performance y Planificación de Vuelo. (Aplicado al tipo de aeronave)

(iv) Factores Humanos.

(v) Meteorología.

(vi) Aeronavegación.(aplicado al aerostato)

(vii) Procedimientos Operacionales.

(viii) Aerodinámica.

(ix) Radiotelefonía.

(x) Seguridad y Prevención de Accidentes.

(xi) Mercancías Peligrosas.

(3) Para Planeador:

(i) Legislación y Reglamentación Aeronáutica.

(ii) Aerodinámica básica y maniobras de vuelo del planeador.

(iii) Equipos Radioeléctricos.

(iv) Estructura y Mecanismos del Planeador.

(v) Performance y Planificación de Vuelo.

(vi) Factores Humanos.

(vii) Meteorología.

(viii) Aeronavegación.

(ix) Procedimientos Operacionales.

(x) Aerodinámica.

(xi) Seguridad y Prevención de Accidentes.

(xii) Mercancías Peligrosas

61.107 Examen de vuelo

(a) Todo solicitante deberá demostrar ante el Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica, sus conocimientos y capacidad respecto a los temas y las maniobras que sean pertinente para la categoría de aeronave que está empleando y requiera la licencia de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

61.109 Experiencia de vuelo

(a) Para piloto de avión:

(1) Para la obtención de la licencia de Piloto Privado de Avión todo solicitante deberá haber completado por lo menos 40 horas de vuelo en instrucción, que deberán incluir:

(i) 30 horas de vuelo, como mínimo, de doble comando;

(ii) De las cuales 6 horas de vuelo de travesía, incluyendo una de no menos de 185 Km. / (100 NM) con 2 aterrizajes completos en 2 aeródromos diferentes. Uno de estos aterrizajes deberá ser realizado en un aeródromo controlado debiendo dejar registrado tal aterrizaje.

(iii) 10 horas de vuelo solo local, bajo supervisión y control del Instructor de Vuelo.

(iv) La duración mínima para la instrucción del curso de piloto privado de avión será de 30 días, contados a partir de la fecha en que realizó el primer vuelo de instrucción.

(v) El tiempo máximo para completar el curso está fijado en 2 años, contados a partir de la fecha en que realizó el primer vuelo de instrucción. Si por alguna razón el alumno excediera los 2 años sin haber finalizado el curso se le reconocerá el 50% de sus horas voladas por un período extra no mayor a 2 años, para que obtenga su licencia. Pasado dicho período perderá el total de las horas.

(vi) Si el alumno posee licencia de piloto de helicóptero, giroplano, planeador o certificado de competencia de piloto aeronave ULM, con una experiencia mínima de 10 horas como piloto al mando, el tiempo mínimo se podrá reducir a 20 días, y la experiencia de vuelo en instrucción se reducirá a 20 horas, de las cuales:

(A) 9 horas de vuelo en doble comando local.

(B) 6 horas de vuelo doble comando en travesía.

(C) 5 horas de vuelo solo local.

(2) La persona que requiera obtener esta licencia con un avión multimotor terrestre deberá cumplir con todos los requisitos que para el curso en avión monomotor terrestre es requerido en esta Subparte, y completar, como mínimo, 50 horas de vuelo en instrucción, de las cuales:

(i) 40 horas de doble comando, que incluirán 6 horas de vuelo de travesía, con una de no menos de 270 Km. / (150 NM) con la realización de 2 aterrizajes completos en 2 aeródromos diferentes. Uno de estos aterrizajes deberá ser realizado en un aeródromo controlado debiendo dejar registrado tal aterrizaje

(ii) 10 horas de vuelo solo local, bajo supervisión y control del instructor de vuelo.

(iii) El piloto privado de avión que obtuvo su licencia con un avión multimotor, carecerá de las atribuciones para volar aviones monomotores.

(b) Para piloto de helicóptero:

(1) Para la obtención de la licencia de piloto privado de helicóptero todo solicitante deberá haber completado por lo menos 40 horas de instrucción de vuelo que deberán incluir:

(i) 30 horas de vuelo, como mínimo, de doble comando,

(ii) Incluyendo 6 horas de vuelo de travesía, realizando un aterrizaje en un aeródromo controlado debiendo dejar registrado tal aterrizaje, y

(iii) 10 horas de vuelo solo local, bajo supervisión y control del instructor de vuelo

(2) Cuando el solicitante sea titular de una licencia de piloto de avión o giroplano, con una experiencia no menor a 100 horas de vuelo, podrán reducirse las horas de doble comando hasta un 50% de acuerdo con el grado de pericia necesaria en cada caso.

(c) Para piloto de aerostato:

(1) Para la obtención de la licencia de piloto de aerostato, clase globo libre deberá haber completado la siguiente experiencia de vuelo bajo supervisión:

(i) Como mínimo, 10 horas de vuelo en no menos de 6 ascensos incluyendo:

(A) 2 ascensos de una hora de vuelo como mínimo cada uno, si se trata de un globo libre sustentado a gas, o

(B) 2 ascensos de 30 minutos de vuelo, como mínimo, cada uno si se trata de un globo libre sustentado por aire caliente.

(C) Un ascenso bajo control a 1.000 metros (3.000 pies) de altura sobre el terreno si se utiliza un globo de aire caliente, o

(D) 1 ascenso a (1.500) metros de altura sobre el terreno si se utiliza un globo a gas

(E) 1 ascenso en el que el solicitante sea el único ocupante del globo.

(d) Para piloto de dirigible: Reservado

(e) Para piloto de giroplano:

(1) Para la obtención de la licencia de piloto privado de giroplano (biplaza) todo solicitante deberá haber completado, por lo menos, 40 horas de vuelo en instrucción, de las cuales:

(i) 30 horas de vuelo, como mínimo, de doble comando con la inclusión de 6 horas de vuelo de travesía.

(ii) 10 horas de vuelo solo local, bajo supervisión y control del instructor de vuelo.

(iii) Si el solicitante es titular de una licencia de piloto de avión, las 30 horas de doble comando, podrán reducirse hasta un 50% de acuerdo con el grado de experiencia y pericia necesarias en cada caso.

(2) Para la obtención de la licencia de piloto privado de giroplano (monoplaza) se exigirá que el solicitante sea titular de una licencia de piloto de avión y la experiencia se reducirá a 10 horas de vuelo como mínimo en temas de instrucción de acuerdo a lo establecido para el tipo de giro plano usado

61.111 Reservado

61.113 Reservado

61.115 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones y limitaciones: La licencia de piloto privado faculta a su titular para:

(1) Actuar como piloto al mando en condiciones de vuelo VFR conforme a lo establecido en la Sección 61.7 (a) (1) (2).

(2) Actuar como piloto o como copiloto en aeronaves que lo requieran, siempre que el vuelo que efectúe no sea de carácter comercial y se realice limitado a las habilitaciones inscriptas en su licencia.

(3) No percibirá retribución alguna por sus servicios, para sí o para terceros.

(b) Para piloto de avión:

(1) La obtención de la presente licencia implica la habilitación en categoría y clase de avión monomotor terrestre de hasta 5.700 Kg. de peso máximo de despegue y faculta a su titular para actuar como piloto al

mando en aviones monomotores terrestres, cuando haya sido debidamente adaptado en vuelo por un Instructor de Vuelo, quien dejará tal constancia en el Libro de Vuelo del interesado.

(2) El titular de la licencia de piloto privado de avión podrá obtener las siguientes habilitaciones:

(i) Habilitación de Vuelo Nocturno Local.

(ii) Habilitación de Vuelo por Instrumento (HVI).

(iii) Habilitación Cat. II/Cat. III.

(iv) Habilitación de Categoría, Clase y Tipo de aeronave.

(v) Habilitación de Remolque de Planeador

(vi) Habilitación de Exhibición Acrobática.

(vii) Habilitación de Multimotores Terrestres hasta 5700 kgs.

(viii) Habilitación de Función en aeronaves de más de 5.700 Kgs.

(ix) Habilitación de Hidroavión Monomotor.

(x) Habilitación de Remolcador de Planeador

(3) No podrá volar con pasajeros hasta poseer 25 horas de vuelo como piloto al mando, a partir de la fecha que obtuvo su licencia, y haya sido sometido a una evaluación mínima de una hora de vuelo, con 3 aterrizajes, por un Instructor de Vuelo, quien dejará constancia en el Libro de Vuelo del interesado.

(5) No podrá lanzar paracaidistas hasta que haya completado 75 horas de vuelo como piloto al mando, a partir de la fecha que obtuvo su licencia, y realizado no menos de 10 vuelos lanzando paracaidistas, con un Instructor de Vuelo lanzador de paracaidista quien dejará constancia de la adaptación certificada en el Libro de Vuelo del interesado. El Instructor de Vuelo deberá estar adaptado a tal función.

(6) El titular de una licencia de Piloto Privado de Avión que permanezca más de 30 días sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma ser readaptado por un Instructor de Vuelo cumpliendo un programa de una hora de vuelo con 5 aterrizajes como mínimo, dejando constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(c) Para piloto de helicóptero:

(1) No podrá volar con pasajeros hasta poseer 25 horas de vuelo como piloto al mando a partir de la fecha que obtuvo su licencia, y haya sido sometido a una evaluación, mínima de 30 minutos con 3 aterrizajes, con un instructor habilitado, quien dejará constancia de la adaptación certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(2) No está facultado para pilotar distintos tipos de helicópteros sin contar previamente con las respectivas habilitaciones inscriptas en la licencia.

(3) El titular de una licencia de Piloto Privado de Helicóptero que permanezca más de 30 días sin realizar actividad de vuelo, deberá, antes de reiniciar la misma ser readaptado por un Instructor de Vuelo, mediante el cumplimiento de un programa de 30 minutos de vuelo con 3 aterrizajes como mínimo, dejando constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(d) Para piloto de aerostato:

(1) La licencia de piloto privado de aerostato faculta a su titular para actuar en calidad de piloto al mando en la clase y tipo de aeronave inscripta en su licencia.

(2) Si es titular de la habilitación de globo libre, no está facultado a trasladar acompañantes hasta tanto haya completado:

(i) 5 horas de vuelo que incluyan no menos de 8 ascensos a partir de la fecha que obtuvo su licencia, y

(ii) Haya realizado un vuelo supervisado por un Instructor de Vuelo habilitado, quien dejará constancia en el Libro de Vuelo del interesado.

(3) Si es titular de la habilitación de dirigible: 15 horas de vuelo a partir de la fecha que obtuvo su licencia y haya sido sometido a una inspección de vuelo por un Instructor de Vuelo habilitado y en vigencia, quien dejará la debida constancia en el Libro de Vuelo del interesado.

(4) El titular de la licencia de aerostato que permanezca más de 30 días sin realizar actividad de vuelo, deberá antes de reiniciar la misma ser readaptado, en el caso del globo libre por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado

61.117 Reservado

61.119 Limitaciones del piloto privado.

(a) Ningún piloto privado podrá volar como copiloto de una aeronave que tenga certificado tipo para más de un piloto, que esté transportando pasajeros o carga por pago o retribución.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE F - LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL CON HVI.

61.121 Aplicación.

61.123 Requisitos de otorgamiento. Generalidades.

61.125 Conocimientos aeronáuticos.

61.127 Instrucción en vuelo.

61.129 Experiencia de vuelo.

61.131 Reservado.

61.133 Atribuciones y limitaciones.

61.121 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de la licencia de piloto comercial de avión, piloto comercial de helicóptero y piloto comercial de aerostato (globo libre) sus habilitaciones, atribuciones, limitaciones y las normas generales de operación.

(b) Excepto para la habilitación de clase dirigible, la habilitación de HVI, no será requerida para el piloto Comercial de Aerostato Globo Libre.

61.123 Requisitos de otorgamiento. Generalidades

(b) Para obtener una licencia de piloto comercial, el piloto deberá:

(1) Poseer la licencia de piloto privado, excepto para lo establecido en el 61.73 y 61.75 de esta Parte.

(2) Tener 18 años de edad.

(2) Ser capaz de leer, hablar, escribir y entender correctamente el idioma español.

(3) Haber aprobado el Ciclo de Educación Polimodal completo, o estudios secundarios completos, o equivalente reconocido por la autoridad competente y/o Ministerio de Educación.

(4) Poseer Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el curso de instrucción reconocida para piloto comercial de avión, helicóptero o aerostato (globo libre) según corresponda referida a los conocimientos aeronáuticos establecidos en la Sección 61.125 de esta Subparte pertinente a cada categoría de aeronave y contar con las horas de vuelo exigidas para cada licencia por categoría de aeronave, y

(6) Aprobar el examen de pericia de vuelo que constará de un examen y escrito y oral ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica, referente al contenido de la Sección 61.125 de esta Subparte, y

(7) Demostrará su capacidad para ejecutar las maniobras y procedimientos establecidos en la Sección 61.127 (a) (1), (2) o (3) de esta Subparte para la categoría de aeronave que fuere de acuerdo a los Estándares para Exámenes prácticos en Aeronave.

61.125 Conocimientos aeronáuticos

(a) Todo piloto que aspire la licencia de piloto comercial, deberá demostrar ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos que son pertinentes para la licencia de piloto comercial de avión, helicóptero o aerostato que requiere.

(b) Hasta el 31 de mayo de 2007, la persona que ha aprobado un curso teórico de instrucción reconocida en una Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPA) habilitada, será considerada que cuenta con los conocimientos teóricos aeronáuticos para tal licencia o habilitación si presenta un certificado analítico de aprobación, y a partir del 01 de junio de 2007, deberá aprobar un examen escrito y oral previo al examen práctico de vuelo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares Prácticos en Aeronave.

(c) Las áreas de conocimientos comunes del curso de instrucción teórica referidos a cada categoría de aeronave, contendrá entre otras áreas y como mínimo lo siguiente:

(i) Legislación y Reglamentación Aérea.

(ii) Conocimientos generales de las aeronaves.

(iii) Performance y planificación de vuelo.

(iv) Teoría de Vuelo por Instrumentos

(v) Factores humanos.

(vi) Meteorología.

(vii) Navegación.

(viii) Procedimientos operacionales.

(ix) Aerodinámica.

(x) Radiotelefonía.

(xi) Inglés, de acuerdo a 61.34 (a) (3), (4) y (5).

(xii) Seguridad y Prevención de Accidentes.

(xiii) Mercancías Peligrosas.

(xvi) Procedimientos de "vuelo controlado contra el terreno" (CFIT)

61.127 Instrucción en vuelo

(a) Todo solicitante de una licencia de piloto comercial deberá haber recibido instrucción en vuelo impartida por un Instructor de Vuelo habilitado quien certificará que el solicitante está preparado para operar eficientemente como piloto comercial.

(b) La instrucción mínima de vuelo requerida abarcará y en término generales para cada categoría de aeronave:

(1) En Avión:

(i) Preparación previa al vuelo; incluyendo determinación de peso y balanceo y carga de combustible.

(ii) Procedimiento previa al vuelo.

(iii) Operaciones en el aeródromo.

(iv) Despegues, aterrizajes y escapes.

(v) Performance de las maniobras.

(vi) Maniobras con referencias al terreno.

(vii) Navegación.

(viii) Vuelo por Instrumentos conforme a la Sección 61.65

(ix) Pérdidas y vuelo lento.

(x) Operaciones de emergencias.

(xi) Procedimientos post vuelo

(2) En Helicóptero:

(i) Operaciones previas al vuelo, incluyendo la inspección de pre-vuelo, carga de combustible y determinación de peso y balanceo

(ii) Vuelo recto y nivelado, ascensos, virajes y descensos;

(iii) Rodaje aéreo, vuelo estacionario y maniobras en el aire por referencias al suelo;

(iv) Despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;

(v) Reconocimiento y recuperación de vuelo inminente en descenso crítico /rápido con potencia (aterrizaje con energía);

(vi) Operaciones en aeropuertos y aeródromos, circuitos de tránsito, incluyendo medidas de prevención de colisiones y radio comunicaciones;

(vii) Operaciones de vuelo de travesía;

(viii) Vuelo por Instrumentos conforme a la Sección 61.65

(ix) Operaciones en áreas confinadas, desaceleraciones rápidas, aterrizajes en pendientes.

(x) Procedimientos de emergencia simulados, incluyendo fallas de un motor u otro componente o sistema, aproximaciones hasta vuelo estacionario, o aterrizaje con un motor detenido (simulado) en helicóptero multimotor, o descensos en auto rotación con recuperación de potencia hasta vuelo estacionario, en helicópteros monomotor.

(3) En aerostato (Globo Libre)

(i) Ensamblaje de la barquilla y del quemador con la envoltura, amarre, inflado de un globo aerostático;

(ii) Instrucciones breves y completas a la tripulación en tierra y en vuelo;

(iii) Ascensos;

(iv) Descensos;

(v) Aterrizajes;

(vi) Operación de los quemadores de a bordo, si el globo está equipado con éste;

(vii) Operaciones de emergencia, incluyendo el uso de cuerdas de desgarre (podrá ser simulado) y recuperación de la velocidad terminal de descenso, si se usa un globo con quemadores a bordo.

(viii) Vuelo por Instrumentos conforme a la Sección 61.65 solamente para dirigibles.

(4) En Aerostato (globo cautivo a gas)

(i) El velamen y sus diferentes componentes

(ii) Red

(iii) Góndola

(iv) Cable principal

(v) Basamento

(vi) Conocimientos generales

(vii) Uso del manual

(viii) Manual de vuelo

(ix) Procedimiento de emergencia

(x) Amarraje

(xi) Amarraje bajo

(xii) Entrenamiento/Instrucción practica

(xiii) Certificado

61.129 Experiencia de vuelo

(a) Para Piloto Avión: Todo solicitante de la licencia de Piloto Comercial de Avión, deberá tener registrada en su Libro de Vuelo y certificada por un Instructor de Vuelo de la especialidad por lo menos, 200 horas de vuelo desde que obtuvo la Licencia de Piloto Privado de Avión, que deberán incluir:

(1) 120 horas como piloto, de las cuales, como mínimo:

(i) 80 horas serán en vuelo de travesía, incluyendo un vuelo de travesía de un mínimo de 540 Km. (300 NM) efectuando aterrizajes completos en 2 aeródromos diferentes.

(ii) 30 horas de vuelo por instrumentos bajo capota, o 15 horas bajo capota y 15 horas en entrenador sintético de vuelo.

(iii) 10 horas de vuelo nocturno, de las cuales 5 horas serán en doble comando y 5 horas en vuelo solo, con no menos de 10 despegues y 10 aterrizajes como piloto al mando.

(iv) Para el cumplimiento del (a) (1) (iii) de esta Sección, el piloto deberá haber cumplido como mínimo 5 horas de vuelo del total del (a) (1) (ii) de esta Sección.

(2) Cuando el solicitante sea titular de la Licencia de Piloto Privado de Helicóptero o giroplano, y posea una experiencia como piloto al mando de 150 horas, como mínimo, podrá acreditar 25 horas para el cumplimiento de la exigencias de horas totales como piloto establecidas en el (a) (1) (i) de esta Sección.

(3) El resto hasta totalizar las 200 horas de vuelo especificadas en (a) de esta Sección podrán haber sido realizadas, como piloto o piloto en instrucción.

(b) Para Piloto Helicóptero: Todo solicitante de la Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero, deberá tener registrada en su libro de vuelo y certificada por un instructor por lo menos:

(1) 150 horas de vuelo desde que obtuvo la licencia de piloto privado de helicóptero, o

(i) 100 horas de vuelo si es titular de una licencia de piloto de avión o giro plano con más de 200 horas de experiencia como piloto.

(2) 100 horas de vuelo como piloto, de las cuales como mínimo, 40 serán en vuelo de travesía, durante el cual habrá efectuado aterrizajes en 2 aeródromos diferentes.

(3) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos bajo capota, o 5 horas de vuelo por instrumentos bajo capota y 5 horas en entrenador sintético de vuelo.

(4) 5 horas de vuelo nocturno en doble comando con no menos de 10 despegues con ascenso a 200 metros de altura cada uno.

(5) El resto hasta totalizar la experiencia establecida en (b) (1) podrá haber sido adquirida como piloto al mando o como piloto en instrucción.

(c) Para Piloto de Aerostato (Globo Libre): Todo solicitante de la licencia de piloto comercial de aerostato (globo libre), deberá tener registrada en su libro de vuelo y certificada por un instructor piloto comercial de aerostato, con habilitación a globo libre, por lo menos;

(1) 35 horas de vuelo desde que obtuvo la Licencia de Piloto Privado de Aerostato (globo libre) que deberán incluir:

(i) 20 horas de vuelo solo con no menos de 10 ascensos.

(ii) 6 ascensos bajo la supervisión de por lo menos un piloto titular de la licencia de piloto comercial de aerostato con habilitación de globo libre.

(iii) Por lo menos 3 ascensos solo. (como único ocupante de la aeronave).

(iv) 2 vuelos en doble comando de por lo menos 2 horas de duración cada uno, si se utiliza un globo a gas, o;

(v) Un vuelo en doble comando de una hora de duración si se utiliza un globo a aire caliente.

(vi) Un ascenso bajo control a más de 3.000 metros de altura sobre el terreno, si se utiliza un globo a gas, o

(vi) Un ascenso bajo control, a más de 1.500 metros de altura sobre el terreno, si se utiliza un globo a aire caliente.

(2) Si el solicitante es titular de una licencia de piloto de avión, helicóptero, planeador o giro plano la exigencia establecida en (c) (1) de esta Sección, se reducirán a 20 horas de vuelo como piloto al mando en globo libre.

(3) Si se trata de dirigible: 200 horas de vuelo como piloto a partir de la fecha que obtuvo la Licencia de Piloto Privado de Aerostato con habilitación de dirigible, incluyendo:

(i) 50 horas como piloto al mando.

(ii) 10 horas de travesía.

(iii) 10 horas de vuelo nocturno

(iv) 20 horas de vuelo por instrumentos bajo capota, o 10 horas bajo capota y 10 horas de adiestrador terrestre.

(d) Para piloto de Aerostato (globo cautivo a gas) Todo solicitante a la habilitación de globo cautivo a gas para transporte de pasajeros deberá tener registrado en su libro de vuelo y foliado por lo menos 200 Horas de vuelo.

(i)-Ser titular de la licencia de piloto comercial de aerostato.

(ii)-Aprobar el curso teórico/ práctico para el tipo particular del globo cautivo a volar

(e) Para giroplano: Reservado.

61.131 Reservado

61.133 Atribuciones y limitaciones

(a) Para Piloto de Avión: Ejercer las atribuciones que otorga la licencia de Piloto Privado de Avión:

(1) Actuar en calidad de piloto al mando en vuelos comerciales en aviones de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue;

(2) Actuar como copiloto en vuelos comerciales en avión en que se exija dicho tripulante o que el vuelo lo justifique, siempre que cuente con la habilitación correspondiente;

(3) Actuar como piloto en aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue en vuelo que no sean de carácter comercial, siempre que posea la habilitación correspondiente al avión que se trate;

(4) Salvo lo establecido en el 61.3 (i) (1) de esta Parte, ningún titular de una Licencia de Piloto Comercial otorgada por estas regulaciones o normas anteriores, podrá actuar desempeñándose como piloto o copiloto de un avión que se encuentre afectado al servicio aéreo regular o no regular, nacional o internacional por remuneración o arrendamiento, cuando haya cumplido los 60 años de edad.

(6) No podrá lanzar paracaidistas hasta que haya realizado no menos de 10 vuelos lanzando paracaidistas, bajo la supervisión de un Instructor de Vuelo lanzador de paracaidista quien dejará constancia de la adaptación certificada en el Libro de Vuelo del interesado. El Instructor de Vuelo deberá estar adaptado a tal función.

(7) El titular de la Licencia de Piloto Comercial de Avión que permanezca más de 60 días sin realizar actividad de vuelo, deberá antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un instructor de vuelo habilitado quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(b) Para Piloto de Helicóptero: Ejercer atribuciones que la licencia de Piloto Privado de Helicóptero le confiere;

(1) Actuar en calidad de piloto de helicópteros para los cuales debe poseer la habilitación de tipo de aeronave en vuelos comerciales;

(2) Actuar como copiloto en vuelos comerciales en helicópteros en que se exija dicho tripulante o que el vuelo lo justifique, siempre que cuente con la habilitación correspondiente;

(3) No podrá operar como piloto en tareas de transporte de carga externa sin contar con la adaptación respectiva realizada por un instructor habilitado, quien dejará constancia en el Libro de Vuelo del interesado;

(4) No está facultado para pilotar distintos tipos de helicópteros sin contar previamente con la respectiva habilitación inscripta en su licencia de piloto de helicóptero;

(5) Salvo lo establecido en el 61.3 (h) (1) de esta Parte, ningún titular de una Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero otorgada por estas regulaciones o normas anteriores, podrá actuar desempeñándose como piloto o copiloto de un helicóptero que se encuentre afectado al servicio aéreo regular o no regular, nacional o internacional por remuneración o arrendamiento, cuando haya cumplido los 60 años de edad.

(6) El titular de la Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero que permanezca más de 60 días sin realizar actividad de vuelo, deberá antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(c) Para Piloto de Aerostato - Globo Libre: Ejercer las atribuciones que otorga la licencia de Piloto Privado de Aerostato (Globo Libre):

(5) Actuar en calidad de piloto al mando de aerostato (globo libre) en vuelos comerciales siempre que tenga inscripta en su licencia la habilitación del tipo de aerostato de que se trate;

(6) No está facultado para pilotar distintos tipos de aerostatos sin contar previamente con la respectiva habilitación inscripta en su licencia de piloto de aerostato;

(7) El titular de la Licencia de Piloto Comercial de Aerostato que permanezca más de 60 días sin realizar actividad de vuelo, deberá antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(d) Para piloto de Aerostato (globo cautivo a gas)

(i) Actuar en calidad de piloto de aerostato (globo cautivo) en ascensos (vuelos comerciales de esta índole)

(ii) No esta facultado para pilotar distintos tipos de aerostatos sin contar previamente con la respectiva habilitación inscripta en su licencia de piloto de aerostato.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE G - LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE PRIMERA CLASE DE AVION

61.137 Aplicación.

61.139 Requisitos para el otorgamiento.

61.141 Conocimientos aeronáuticos.

61.143 Reservado.

61.145 Experiencia de vuelo.

61.147 Examen de vuelo

61.149 Atribuciones y limitaciones.

61.137 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, sus habilitaciones, atribuciones, limitaciones y las normas generales de operación.

61.139 Requisitos para el otorgamiento

(a) Todo piloto que requiera la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión deberá:

(1) Ser titular de la licencia de piloto comercial de avión con las habilitaciones de multimotores terrestre; sin embargo, quedan exceptuados los pilotos comprendidos incluidos en el 61.73 y 61.75 de esta Parte en lo que respecta a la tenencia de licencias anteriores. (Extranjeras).

(2) Tener 21 años de edad.

(3) Haber aprobado el Ciclo de Educación Polimodal completo, o estudios secundarios completos, o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(4) Ser capaz de escribir, leer, hablar y entender correctamente el idioma español.

(5) Poseer Certificado Psicofisiológico Clase I.

(6) Requerimiento de idioma conforme a lo establecido en la Sección 61.34 de la Subparte A de esta Parte.

(7) Aprobar las exigencias establecidas en el Programa de Instrucción Reconocida para la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión referida a los conocimientos aeronáuticos y pericia de vuelo.

(8) Aprobar un examen oral y escrito y de pericia en vuelo de los procedimientos y maniobras contenidas en la Sección 61.143 (a) de esta Parte, ante Inspector de Vuelo designado, de acuerdo con los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

61.141 Conocimientos aeronáuticos

(a) Todo piloto que solicite la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión deberá demostrar ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos que son pertinentes para la licencia de piloto del avión que requiere.

(b) Hasta el 31 de mayo de 2007, la persona que ha aprobado un curso teórico de instrucción reconocida en una Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPA) habilitada, será considerada que cuenta con los conocimientos teóricos aeronáuticos para tal licencia o habilitación si presenta un certificado analítico de aprobación, y a partir del 01 de junio de 2007, deberá aprobar un examen escrito y oral previo al examen práctico de vuelo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(1) El curso de instrucción teórica, constará entre otras áreas, como mínimo de lo siguiente:

(i) Legislación y Reglamentación Aérea.

(ii) Conocimientos generales de las aeronaves.

(iii) Performance y planificación de vuelo.

(iv) Factores humanos.

(v) Meteorología.

(vi) Navegación.

(vii) Procedimientos operacionales.

(viii) Aerodinámica.

(ix) Radiotelefonía.

(x) Seguridad y Prevención de Accidentes.

(xi) Mercancías Peligrosas.

(1) Reservado

61.145 Experiencia de vuelo

(a) Poseer como mínimo, 900 horas de vuelo, a partir de la fecha en que obtuvo su Licencia de Piloto Privado de Avión, según la siguiente discriminación:

(1) Por lo menos 450 horas como mínimo como piloto al mando.

(2) Acreditar como mínimo 40 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales:

(i) No menos de 10 horas serán en condiciones reales de vuelo por instrumentos (IMC) o bajo capota, como piloto al mando.

(3) Tener como mínimo 25 horas de vuelo nocturno como piloto al mando, de las cuales:

(i) No menos de 10 horas serán en vuelo de travesía con no menos de 5 despegues y 5 aterrizajes en ruta, como piloto.

(b) El resto hasta totalizar las 900 horas especificadas en (a) podrán haber sido realizadas como copiloto o piloto en instrucción.

(c) Cuando el solicitante sea titular de la licencia de Piloto Comercial de Helicóptero o giroplano y posea una experiencia de vuelo como piloto al mando 500 horas o más, podrá acreditar 150 horas para el cumplimiento de la exigencia del apartado (b) de esta Sección.

61.147 Examen de Vuelo

(a) Para la obtención de esta licencia el solicitante, deberá aprobar un examen oral y escrito ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica, referente al contenido de la Sección 61.143 (a) de esta Subparte, y

(b) El solicitante deberá demostrar su capacidad para ejecutar las maniobras y procedimientos de establecidos en la Sección 61.143 (a) de esta Subparte de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves. La prueba de pericia se llevará a cabo:

(1) En un avión monomotor terrestre que esté equipado para el examen de vuelo, o

(2) En un Entrenador Sintético de Vuelo (simulador de vuelo) Clase "D" del tipo de aeronave que está operando, o

(3) En una combinación de ambos sistemas.

61.149 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: El titular de esta licencia estará facultado para:

(1) Ejercer las atribuciones que otorga la Licencia de Piloto Privado de Avión y Piloto Comercial de Avión.

(2) Actuar como piloto al mando en aviones de hasta 20.000 Kgs. de peso máximo de despegue en vuelos comerciales.

(3) Actuar como copiloto en aviones que requieran dicho tripulante si cuenta con la habilitación de tipo de avión, cuyo peso máximo de despegue sea superior a los 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.

(b) Limitaciones: El titular de una Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión no podrá:

(1) Salvo lo establecido en el 61.3 (h) (1) de esta Parte, ningún titular de una Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase otorgada por estas regulaciones o normas anteriores, podrá actuar desempeñándose como piloto o copiloto de un avión que se encuentre afectado al servicio aéreo regular o no regular, nacional o internacional por remuneración o arrendamiento, cuando haya cumplido los 60 años de edad.

(2) Lanzar paracaidistas hasta que haya realizado no menos de 10 vuelos lanzando paracaidistas, bajo la supervisión de un Instructor de Vuelo, quien dejará constancia de la adaptación certificada en el Libro de Vuelo del interesado. El Instructor de Vuelo deberá estar debidamente adaptado a la función.

(3) El titular de la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión que permanezca más 90 días sin realizar actividad de vuelo, deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado o rehabilitado, según corresponda, por un Instructor de Vuelo debidamente habilitado, quien dejará constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE H - LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LINEA AEREA

61.151 Aplicación

61.153 Requisitos para el otorgamiento.

61.155 Conocimientos aeronáuticos.

61.156 Reservado.

61.157 Examen de vuelo.

61.159 Experiencia de vuelo para avión.

61.161 Experiencia de vuelo para helicóptero.

61.163 Reservado.

61.165 Reservado.

61.167 Atribuciones y limitaciones.

61.151 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de avión y helicóptero, sus habilitaciones, atribuciones, limitaciones y las normas generales de operación.

61.153 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Generalidades: Para obtener una licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, el piloto deberá:

(1) Ser Titular de la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, o de Piloto Comercial de Helicóptero, según la categoría de aeronave para la que solicita tal licencia. Quedan exceptuados del cumplimiento de este requisito los pilotos comprendidos en el 61.73 y 61.75. de esta Parte

(2) Tener 21 años de edad

(3) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(4) Haber aprobado el Ciclo de Educación Polimodal o estudios secundarios completos o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(5) Poseer Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase I.

(6) Requerimiento de idioma conforme a lo establecido en la Sección 61.34 de la Subparte A de esta Parte.

(7) Aprobar una prueba de vuelo que incluirá un examen oral y escrito de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronave en la categoría de aeronave, ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica.

61.155 Conocimientos aeronáuticos

(a) Para el caso de aeronave categoría avión, las exigencias de conocimientos teóricos quedarán satisfechas con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el 61.145 de la Subparte G (licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión).

(b) Para la categoría helicóptero, las exigencias serán lo establecido en la Sección 61.125 (a) y (b) (1) (i) al (xii) de la Subparte F (licencia de Piloto Comercial).

61.156 Reservado

61.157 Examen de vuelo.

(a) El solicitante deberá demostrar su capacidad para ejecutar las maniobras y procedimientos descritos en los estándares para la realización de los exámenes teórico y práctico en vuelo. Se cumplimentará de la siguiente forma:

(1) En un avión multimotor terrestre debidamente equipado para las exigencias de la prueba de pericia, o

(2) En un Entrenador Sintético de Vuelo (simulador de vuelo) Clase "D" de la clase o tipo de aeronave que está operando (avión o helicóptero), o

(3) En una combinación de ambos sistemas anteriormente enunciados.

(b) En el caso de helicóptero, en un tipo en el que esté habilitado y con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia le confiere.

(c) La prueba de pericia se llevará a cabo de acuerdo a los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronave.

61.159 Experiencia de vuelo para avión

(a) El solicitante de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión, deberá tener certificadas un total de por lo menos 1.500 horas de vuelo, según la siguiente discriminación:

(1) Como mínimo 800 horas de vuelo como piloto, de las cuales:

(i) 200 horas de vuelo serán de vuelo de travesía;

(2) 100 horas de vuelo nocturno, que incluirán:

(i) 25 horas de vuelo nocturno de travesía. Si se actuara como copiloto, la diferencia de la aplicación de estos valores se duplicarán.

(3) 25 horas de vuelo en condiciones reales de vuelo por instrumentos (IMC). Si se actuara como copiloto la diferencia de la aplicación de estos valores se duplicarán.

(4) 65 horas de vuelo por instrumentos (IFR). Si se actuara como copiloto la diferencia de la aplicación de estos valores se duplicarán.

(5) Del total de 800 horas de vuelo requeridos en (a) (1) de esta Sección, se reconocerán, a los copilotos que actúen en empresas certificadas bajo la parte 121 de estas regulaciones, el 25% hasta un máximo de 200 horas como tiempo de vuelo de piloto, cumpliendo funciones de copiloto a cargo de los comandos bajo la supervisión del piloto, siempre que se justifique tal actividad mediante nota de la empresa.

(6) A los Copiloto Relevos de Crucero del total de horas realizadas en tal actividad, se reconocerán el 30% hasta un máximo de 300 horas como actividad de copiloto, siempre que se justifique tal actividad mediante nota de la empresa.

(7) El resto de horas de vuelo que no sean las especificadas en (a) (1) y hasta totalizar las 1.500 horas de vuelo deberán ser realizadas como piloto, piloto en instrucción o copiloto, pudiendo incluir la experiencia de vuelo acreditada según lo establecido en la Sección 61.63 (b) (vi) de la Subparte B de estas RAAC.

61.161 Experiencia de vuelo para helicóptero

(a) El solicitante de una licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Helicóptero, deberá tener certificadas como mínimo 1.000 horas de vuelo, según la siguiente discriminación:

(1) 500 horas de vuelo como piloto al mando, o

(i) 300 horas de vuelo como piloto al mando; y

(ii) Un máximo de 200 horas de vuelo, realizadas como copiloto, a cargo de los comandos bajo la supervisión del piloto al mando.

(2) 200 horas serán de vuelo de travesía como piloto, o

(i) 100 horas de vuelo como piloto.

(ii) Un máximo de 100 horas de vuelo realizadas como copiloto a cargo de los comandos bajo la supervisión del piloto al mando.

(3) 50 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto, y

(4) 50 horas de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas, de las cuales no más de:

(i) 20 horas de vuelo podrán ser en entrenador sintético de vuelo para helicóptero aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(5) El resto de horas de vuelo que no sean las especificadas en (a) (1) y hasta totalizar las 1.000 horas de vuelo podrán ser realizadas como piloto al mando, copiloto, o como piloto en instrucción.

(6) Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de otras categorías, la Autoridad Aeronáutica competente determinará si dicha experiencia es aceptable, para la correspondiente disminución del tiempo de vuelo establecido en (a) de esta Sección.

61.163 Reservado

61.165 Reservado

61.167 Atribuciones y limitaciones

(a) Para avión: El piloto titular de esta licencia podrá:

(1) Ejercer las atribuciones que otorga la licencia de piloto Comercial de Primera Clase de Avión:

(2) Actuar como piloto, si cuenta con la habilitación apropiada al tipo de avión, que se trate cuando el peso máximo de despegue de la misma exceda los 5.700 Kgs.

(3) Actuar como copiloto en aviones que lo requieran, si cuenta con la habilitación apropiada al tipo de avión que se trate cuando el peso máximo de despegue de la misma exceda los 5.700 Kgs.

(4) Salvo lo establecido en el 61.3 (i) (1) de esta Parte, ningún titular de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión otorgada por estas regulaciones o normas anteriores podrá actuar desempeñándose como piloto o copiloto de un avión que se encuentre afectado al servicio aéreo regular o no regular, nacional o internacional por remuneración o arrendamiento, cuando haya cumplido los 60 años de edad.

(5) No podrá lanzar paracaidistas hasta que haya realizado no menos de 10 vuelos lanzando paracaidistas, bajo la supervisión de un Instructor de Vuelo lanzador de paracaidista quien dejará constancia de la adaptación certificada en el Libro de Vuelo del interesado. El Instructor de Vuelo deberá estar debidamente adaptado a la función.

(6) El titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión que permanezca más de 90 días sin realizar actividad de vuelo, deberá antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

(b) Para helicóptero: El piloto titular de esta licencia podrá:

(1) Ejercer las atribuciones que otorga la licencia de Piloto Comercial de Helicóptero:

(2) Actuar en calidad de piloto al mando de helicópteros en vuelos comerciales, siempre que tenga inscripta en su licencia de piloto la habilitación de tipo de helicóptero;

(3) Actuar como segundo al mando en vuelos comerciales en helicópteros en que se exija dicho tripulante o que el vuelo lo justifique, siempre que cuente con la habilitación de tipo correspondiente;

(4) No podrá operar como piloto al mando en tareas de transporte de carga externa sin contar con la adaptación respectiva realizada por un instructor habilitado, quien dejará constancia en el Libro de Vuelo del interesado;

(5) No está facultado para pilotar distintos tipos de helicópteros sin contar previamente con la respectiva habilitación inscripta en su licencia de piloto de helicóptero;

(6) El titular de la licencia deberá demostrar su idoneidad en las partes pertinentes correspondientes a la licencia de acuerdo al 61.56 de esta Parte. Queda exceptuado el titular de una licencia que este operando en una línea aérea, regular o no regular, mientras mantenga el adiestramiento establecido por la empresa aerocomercial.

(7) Salvo lo establecido en el 61.3 (h) (1) de esta Parte, ningún titular de una licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Helicóptero otorgada por estas regulaciones o normas anteriores podrá actuar como piloto al mando o segundo al mando de un helicóptero que se encuentre dedicada al servicio aéreo internacional por remuneración o arrendamiento, cuando haya cumplido los sesenta (60) años de edad.

(8) El titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Helicóptero que permanezca 90 días sin realizar actividad de vuelo, deberá antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del causante.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE I - LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO

61.171 Aplicación.

61.172 Ambito para impartir instrucción de vuelo.

61.173 Requisitos para la obtención.

61.175 Conocimientos aeronáuticos.

61.177 Instrucción de vuelo.

61.178 Experiencia de vuelo.

61.179 Registro de los vuelos de instrucción.

61.181 Examen de vuelo

61.183 Atribuciones del Instructor de Vuelo.

61.185 Limitaciones del Instructor de Vuelo.

61.187 Rehabilitación de la licencia de Instructor de Vuelo.

61.171 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de la licencia de Instructor de Vuelo, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus facultades y limitaciones.

61.172 Ambito para impartir instrucción de vuelo

(a) Ninguna persona titular de una licencia de piloto podrá impartir la instrucción de vuelo exigida para obtener una licencia de piloto de avión, helicóptero, planeador, aerostato o giroplano y sus habilitaciones pertinentes a menos que dicho titular se desempeñe en una Escuela de Vuelo o Centro de Instrucción habilitado, o

(b) Podrá impartir instrucción en forma particular, debiendo para ello efectuar el requerimiento a la Autoridad Aeronáutica competente (DHA) según lo determina la Disposición Nº 116/01 (CRA).

61.173 Requisitos para la obtención.

(a) Son requisitos para la obtención de la licencia de Instructor de Vuelo:

(1) Ser titular de la licencia de Piloto Comercial, Piloto Comercial de Primera Clase de Avión o Piloto de Transporte de Línea Aérea o piloto de planeador.

(2) Tener 21 años de edad.

(3) Ser capaz de leer, hablar, escribir y entender correctamente el idioma español.

(4) Haber aprobado el Ciclo de Educación Polimodal o estudios secundarios completos, o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(5) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica vigente, correspondiente a la licencia de piloto profesional de la cual es titular.

(6) Aprobar las exigencias establecidas en el curso teórico de instrucción reconocida para la licencia de Instructor de Vuelo.

(7) Poseer las horas de vuelo exigidas para cada licencia de Instructor de Vuelo por categoría de aeronave.

(8) Aprobar ante Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aeronáutica, un examen teórico de conocimientos y la prueba de pericia de las áreas de instrucción establecida en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

61.175 Conocimiento aeronáutico

(a) Generalidades: Todo piloto que solicite la licencia de Instructor de Vuelo deberá:

(1) Demostrar ante la Autoridad Aeronáutica competente, los conocimientos que son pertinentes para la licencia de Instructor de Vuelo para la categoría de aeronave que se trate.

(2) Hasta el 31 de mayo de 2007, la persona que ha aprobado un curso teórico de instrucción reconocida en una Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPA) habilitada, será considerada que cuenta con los conocimientos teóricos aeronáuticos para tal licencia o habilitación si presenta un certificado analítico de aprobación, y a partir del 01 de junio de 2007, deberá aprobar un examen escrito y oral previo al examen práctico de vuelo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(3) El programa de enseñanza que el solicitante deberá completar para el curso de instructor de vuelo, por lo menos incluirá, las siguientes materias que son comunes a todas las categorías de aeronaves:

(i) Legislación y Documentación Aeronáutica.

(ii) Fundamentos de la enseñanza y el aprendizaje.

(iii) Metodología de la Instrucción.

(iv) Práctica de la enseñanza

(v) Meteorología aplicada a la Instrucción de Vuelo.

(vi) Información aeromédica.

(vii) Prevención de accidentes de aviación.

(4) Además de los requisitos de conocimientos teóricos generales que son comunes a todas las licencias de Instructor de Vuelo establecidas en 61.185 (3) de esta Sección, los pilotos que soliciten la licencia de Instructor de Vuelo deberán cumplir con las asignaturas que a cada una de las categorías de aeronave corresponda.

(5) Demostrará mediante una certificación o constancia haber recibido instrucción en tierra sobre las áreas que se requiere instrucción según el 61.185 de esta Subparte, la que deberá ser impartida por un Instructor de Vuelo habilitado, y

(b) Para Instructor de Vuelo Avión:

(1) Las áreas de instrucción teórica se refieren a los siguientes temas:

(i) Aerodinámica aplicada a la Instrucción de vuelo.

(ii) Aeródromos.

(iii) Aeronaves y motores aplicados a la Instrucción de vuelo.

(iv) Maniobras y procedimientos del Plan de instrucción de vuelo.

(v) Navegación aérea y radioayudas.

(vi) Regulación de vuelo y Servicio de tránsito aéreo.

(c) Para Instructor de Vuelo Helicóptero:

(1) Las áreas de instrucción teórica se refieren a los siguientes temas:

(i) Aerodinámica de Helicóptero aplicada a la Instrucción de Vuelo.

(ii) Aeródromos.

(iii) Estructuras y Grupo Moto propulsor del Helicóptero.

(iv) Maniobras de Vuelo del Helicóptero.

(v) Navegación Aérea y Radioayudas.

(vi) Regulación de Vuelo y Servicio de Tránsito Aéreo.

(d) Para Instructor de Vuelo de Planeador:

(1) Las áreas de instrucción teórica se refieren a los siguientes temas:

(i) Aerodinámica del Planeador aplicada a la Instrucción de Vuelo.

(ii) Maniobras y procedimientos del Plan de Instrucción de Vuelo.

(iii) Regulación de Vuelo y Servicio de Tránsito Aéreo.

(e) Para Instructor de Vuelo Aerostato (Globo Libre).

(1) Las áreas de instrucción teórica se refieren a los siguientes temas:

(i) Maniobras y Procedimientos de Instrucción de Vuelo de Aerostato.

(ii) Regulación de Vuelo y Servicio de Tránsito Aéreo.

61.177 Instrucción de vuelo

(a) El solicitante de la licencia de Instructor de Vuelo habrá recibido doble comando en tierra y vuelo por parte de un Instructor de Vuelo debidamente habilitado y vigente, debiendo además, tener en su Libro de Vuelo certificado por ese Instructor que está preparado para rendir el examen de vuelo sobre los temas siguientes:

(1) Preparación y conducción de una lección planificada para alumnos con niveles y antecedentes distintos de experiencia y capacidad.

(2) La evaluación del desempeño en vuelo de un alumno piloto o piloto en instrucción.

(3) Instrucción de previa al vuelo y posterior al vuelo.

(4) Responsabilidades del Instructor de Vuelo y la certificación de procedimientos.

(5) Análisis efectivo y corrección de los errores comunes de un piloto en instrucción en vuelo.

(6) Performance y análisis de los procedimientos estándares de la instrucción de vuelo y las maniobras apropiadas a la licencia de Instructor de Vuelo deseada.

(7) La instrucción de vuelo requerida en (a) de esta Sección deberá ser impartida en no menos de 10 horas de vuelo por un Instructor de Vuelo habilitado y vigente, en:

(1) Una aeronave categoría clase o tipo, según corresponda.

(2) En simulador de vuelo Nivel C o superior debidamente habilitado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente, o.

(3) A criterio de la Autoridad aeronáutica emplear para la instrucción de vuelo una combinación de aeronave y simulador de vuelo o entrenador sintético según corresponda.

(c) El aspirante a Instructor de Vuelo deberá demostrar ante un Inspector de la Autoridad Aeronáutica, que está capacitado para realizar con seguridad desde el puesto de Instructor de Vuelo, las maniobras y procedimientos, normales, anormales y de emergencia establecidos en el Manual de Vuelo aprobado de la aeronave que se trate; como asimismo ejecutará una secuencia de aproximaciones por instrumentos y deberá demostrar capacidad en identificar y recuperar la aeronave ante situaciones críticas que un alumno piloto podría generar.

(d) Deberá tener registrado en su Libro de Vuelo certificado por un Instructor de Vuelo habilitado que ha recibido la instrucción en vuelo y lo encuentra competente para ser presentado al examen práctico.

61.178 Experiencia de vuelo

(a) No obstante, los requerimientos generales para obtener la licencia de Instructor de Vuelo establecidos en el 61.173, todo solicitante deberá poseer como mínimo la siguiente experiencia de vuelo como piloto:

(b) Si es Piloto Comercial de Avión o superior:

(1) 500 horas de vuelo como piloto al mando, a partir de la fecha que obtuvo la licencia de Piloto Privado Avión, de las cuales:

(i) 150 horas deberán ser de travesía.

(2) Si es piloto Aeroaplicador deberá, además, acreditar 500 horas de vuelo en aeroaplicación.

(c) Si es Piloto Comercial de Helicóptero o Superior:

(1) 150 horas de vuelo como piloto al mando a partir de la fecha que obtuvo la licencia de Piloto Privado de Helicóptero, de las cuales:

(i) 130 horas serán de vuelo local, y

(ii) 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando.

(2) Si es piloto Aeroaplicador deberá, además, acreditar 500 horas de vuelo en aeroaplicación.

(d) Si es Piloto Comercial de Aerostato:

(1) Al piloto Comercial de Aerostato con habilitación de Globo Libre con Unidad Térmica a Bordo, se le dará por cumplida la experiencia de vuelo adquirida para la obtención de tal licencia; y

(2) Si el Piloto Comercial de Aerostato es titular de la habilitación de Dirigible, deberá acreditar no menos de 100 horas de vuelo como piloto, de las cuales:

(i) 40 horas de vuelo serán en vuelo de travesía, y

(ii) 20 horas de vuelo serán de vuelo nocturno

(e) Si es Piloto de Planeador:

(1) 100 horas de vuelo como piloto al mando a partir de la fecha que obtuvo la licencia de piloto de planeador.

61.179 Registros de los vuelos de instrucción

(a) Cada vez que el Instructor de Vuelo imparta instrucción de vuelo, deberá:

(1) Firmar el Libro de Vuelo del piloto o alumno piloto a quien haya dado instrucción en vuelo o en entrenador sintético de vuelo, especificando la cantidad de horas de vuelo, indicando la fecha y la lección que se trató, y a su vez:

(i) Deberá mantener el registro de las horas de vuelo en su propio Libro de Vuelo de piloto de las que él hubiera dado instrucción, especificando la cantidad de horas de vuelo, indicando la fecha y la lección que se trató, según lo establecido en el 61.51(b) (2).

61.181 Examen de vuelo

(a) El aspirante a Instructor de Vuelo deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que está capacitado para realizar con seguridad desde el asiento de la derecha o atrás las maniobras y procedimientos, normales, anormales y de emergencia establecidos en el Manual de Vuelo aprobado y que están indicados

en el Programa de Calificación de Instructor aprobado; como asimismo una secuencia de aproximaciones instrumentales mínimas; y deberá demostrar capacidad en recuperar el avión de situaciones críticas generadas por el piloto alumno.

61.183 Atribuciones del Instructor de Vuelo

(a) El titular de una licencia de Instructor de Vuelo estará facultado para instruir alumnos y pilotos hasta el nivel de la licencia y habilitaciones de que es titular:

(1) Impartir la instrucción en vuelo requerida por esta Parte para una licencia o habilitación;

(2) Impartir la instrucción teórica y práctica en tierra en los cursos reconocidos para el otorgamiento de una licencia o habilitación requeridos por esta Parte, para los que está calificado.

(3) Impartir la instrucción práctica en tierra y en vuelo, de acuerdo al programa aprobado para la obtención de la licencia de instructor, si el solicitante ha cumplido con los requerimientos prescritos en la Sección 61.177 de esta Subparte;

(4) Dar la instrucción de vuelo requerida para el primer vuelo solo y firmar la autorización para la realización del vuelo solo;

(5) Certificar la idoneidad requerida para el mantenimiento de la idoneidad en vuelo por instrumentos establecidos en el 61.57 (d) de esta Parte;

(6) Impartir y certificar la instrucción en tierra y en vuelo requerida por esta RAAC para firmar dejando constancia de las atribuciones especificados en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) El poseedor de una Licencia de instructor de vuelo está autorizado, dentro de las limitaciones de su licencia y habilitaciones de instructor a certificar:

(1) A un alumno piloto que el instructor de vuelo ha instruido, autorizando el vuelo solo; según 61.87 (j) de esta Parte.

(2) El Libro de Vuelo de un alumno piloto, de acuerdo con la 61.95, que el instructor a instruido para la autorización de vuelo en el área de control aéreo clase B, en un aeródromo dentro de un área de control de espacio aéreo clase B;

(3) El Libro de Vuelo de un piloto quien ha sido entrenado por la persona descrita en el párrafo (b) de esta Sección, certificando que el piloto está preparado y es idóneo para las nuevas atribuciones operativas a las que aspira y que lo considera competente para superar un examen escrito u oral, o una prueba práctica en tierra o de pericia en vuelo requerida por esta RAAC.

(c) Los instructores de vuelo habilitados y en vigencia podrán realizar actividad en instrucción en tareas de adaptación a una marca y modelo de aeronave que no requiera de habilitación o en vuelos de entrenamiento donde se requiera su participación. A los efectos de documentar esta actividad de vuelo, la misma deberá estar avalada en el Libro de Vuelo del causante por la autoridad del aeródromo donde se opera.

(d) Todo Instructor de Vuelo que haya cumplido con los requisitos establecidos, podrá impartir instrucción de vuelo en forma particular.

61.185 Limitaciones del Instructor de Vuelo

(a) El poseedor de una licencia de Instructor de Vuelo está sujeto a las siguientes limitaciones:

(1) Ningún Instructor de Vuelo deberá impartir más de 6 horas de vuelo en instrucción, dentro de un período de 24 horas consecutivas.

(2) La instrucción en vuelo no podrá ser impartida en una aeronave para la que el titular de la licencia de Instructor de Vuelo no posea la habilitación para categoría, clase, y tipo si corresponde.

(3) Ningún instructor deberá firmar una autorización para el alumno piloto para el primer vuelo solo, y posteriores, a menos que haya impartido a tal alumno piloto la instrucción de vuelo prescrita en esta Parte, en una marca y modelo de aeronave determinada y que considere que el alumno piloto está preparado para operar esa aeronave en forma segura.

(4) Ningún instructor deberá firmar un Libro de Vuelo de un alumno piloto:

(i) Para volar solo, salvo que haya dado al alumno piloto la instrucción en vuelo y lo considere preparado para operar la aeronave que fuere en forma segura; y

(ii) Para vuelo solo en un espacio aéreo Clase B o dentro de un aeródromo que se encuentre dentro del espacio aéreo Clase B, a menos que el instructor de vuelo haya dado al alumno en cuestión la instrucción en tierra y en vuelo, habiéndolo encontrado preparado y competente para realizar las operaciones autorizadas.

(5) El titular de una licencia de Instructor de Vuelo esta facultado para instruir alumnos en la categoría de aeronaves inscriptas en la misma y hasta el nivel de la licencia y de las habilitaciones que es titular, deberá contar con un mínimo de 200 horas de vuelo como piloto al mando en la clase y/o tipo de aeronave en la cual instruirá.

(6) El titular de una licencia de Instructor de Vuelo que en los últimos 180 días:

(i) No ha realizado ningún tipo de actividad de instrucción; antes de reiniciar la misma, deberá ser rehabilitado por un Inspector de Vuelo designado en las áreas teórico-prácticas en tierra y en las maniobras y procedimientos de instrucción en vuelo, hasta el nivel de la licencia y habilitaciones del solicitante, dejando constancia en el Libro de Vuelo del interesado; y

(ii) Si en este período ha realizado solamente instrucción teórico-práctica en tierra; deberá ser rehabilitado en vuelo, incluyendo maniobras y procedimientos de instrucción, por un Inspector de Vuelo designado, hasta el nivel de la licencia y habilitaciones del solicitante, dejando constancia en el Libro de Vuelo del interesado, y

(iii) Para el cumplimiento de lo establecido en el (6) de esta Sección, todo Instructor de Vuelo deberá satisfacer los siguientes requisitos, según corresponda a la categoría de aeronave de que trata su licencia de Instructor de Vuelo.

(7) Para satisfacer este requisito de conocimiento, el solicitante deberá demostrar ante un Inspector de Vuelo designado mediante un examen de actualización escrito sus conocimientos referentes a:

(i) Fundamentos de la enseñanza y el aprendizaje;

(ii) Metodología de la enseñanza y el aprendizaje;

(iii) Práctica de la enseñanza; y

(8) Para satisfacer este requisito de pericia de vuelo, el solicitante deberá demostrar ante un Inspector de Vuelo designado mediante una prueba de pericia y hasta el nivel de la licencia y habilitaciones inscriptas en su licencia, de por lo menos las maniobras y procedimientos establecidos en el 61.177 (a) de esta RAAC.

(9) La evaluación práctica requerida en el párrafo (8) de esta Sección deberá ser realizada en la categoría de aeronave de que trata su licencia de piloto.

61.187 Rehabilitación de la licencia de Instructor de Vuelo

(a) El titular de una licencia de Instructor de Vuelo deberá renovar sus atribuciones cada 24 meses, cumpliendo con el control de actualización y nivelación de conocimientos teóricos de instrucción en tierra y de vuelo en el desarrollo del programa de aquellas partes que la Autoridad Aeronáutica considere necesario para determinar su eficiencia, o

(b) Haya superado una prueba según lo establecido en la Sección 61.185 (a) (7), (8) y (9) durante el período de los 24 meses previos.

(c) La licencia de Instructor de Vuelo no deberá ser renovada mediante esta prueba de eficiencia si se demuestra que el titular ha superado una prueba de rehabilitación, según la Sección 61.185 (a) (7), (8) y (9) o haya sido habilitado como Instructor de Vuelo dentro de los 24 meses precedentes.

(d) Los instructores que están afectados a una escuela de vuelo, aeroclubes o centros de capacitación de empresas de transporte aéreo, serán evaluados conforme al punto 61.19 4 y 5 de esta R.A.A.C.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE J – LICENCIA DE PILOTO AEROAPLICADOR

61.191 Aplicación

61.193 Requisitos para el otorgamiento.

61.195 Conocimientos aeronáuticos.

61.197 Instrucción en vuelo y experiencia.

61.199 Examen de vuelo.

61.201 Atribuciones y limitaciones.

61.191 Aplicación

(a) esta Subparte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de la Licencia de Piloto Aeroaplicador, las condiciones bajo las cuales es necesaria, sus atribuciones y limitaciones.

61.193 Requisitos para el otorgamiento

(a) El titular de una licencia de piloto que requiera la Licencia de Piloto Aeroaplicador, deberá:

(1) Ser titular de una licencia profesional de piloto (Piloto comercial de avión o helicóptero, comercial de primera clase de avión o de transporte de línea aérea de avión o helicóptero).

(2) Tener 21 años de edad.

(3) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase I.

(4) Poseer las horas de vuelo exigidas para la Licencia de Aeroaplicador para cada categoría de aeronave.

(5) Aprobar las exigencias teóricas establecidas por la Autoridad Aeronáutica en el curso de instrucción reconocida para esta licencia en la categoría avión o helicóptero, y

(6) Aprobar ante un Inspector de Vuelo el examen de vuelo de las áreas operativas establecidas en el programa práctico de vuelo, según los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

61.195 Conocimientos aeronáuticos

(a) Todo piloto que solicite la licencia de Piloto Aeroaplicador, deberá demostrar, ante la Autoridad Aeronáutica competente, los conocimientos teóricos aeronáuticos que son pertinentes para la licencia requerida para la categoría de aeronave de que se trate.

(b) Hasta el 31 de mayo de 2007, la persona que ha aprobado un curso teórico de instrucción reconocida en una Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPA) habilitada, será considerada que cuenta con los conocimientos teóricos aeronáuticos para tal licencia si presenta un certificado analítico de aprobación, y a partir del 01 de junio de 2007, deberá aprobar un examen escrito y oral previo al examen práctico de vuelo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares Prácticos en Aeronave.

El curso de instrucción teórica, constará entre otras áreas, como mínimo de lo siguiente:

(1) Legislación y Documentación Aeronáutica.

(2) Equipos Agroaéreos.

(3) Estructuras y Técnicas Operativas.

(4) Higiene y Primeros Auxilios.

(5) Organización y Costos.

(6) Plagas Animales y Productos Químicos.

(7) Plagas Vegetales y Productos químicos.

(8) Prevención de Accidentes y Factores Humanos.

(c) Además de los requisitos teóricos generales que son comunes a las habilitaciones de aeroaplicador para avión o helicóptero establecidas en el párrafo (b) de esta Sección, todos los pilotos que soliciten una licencia de Piloto Aeroaplicador, deberán tener conocimiento sobre:

(1) Interpretar las prescripciones de una receta agronómica y prever las acciones que conlleva la misma.

(2) Calibrar adecuadamente el equipamiento agro aéreo específico de una aeronave agrícola, a fin de cumplimentar las prescripciones realizadas por personal idóneo en materia agronómica.

(3) Ejecutar con pericia las maniobras y procedimientos normales y de emergencia propios de la categoría, clase y tipo de aeronave utilizada en la prueba, conforme al contenido del Curso reconocido de Piloto Aeroaplicador.

61.197 Instrucción en vuelo y experiencia

(a) El solicitante de una licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión, deberá:

(1) Acreditar un mínimo de 400 horas de vuelo como piloto al mando a partir de la fecha de obtención de la licencia de piloto privado de avión.

(2) Demostrar satisfactoriamente a la Autoridad Aeronáutica competente el cumplimiento de lo establecido en la Sección 61.32 (b) y (d) (si correspondiera) de esta RAAC.

(3) Haber realizado como mínimo 10 horas de vuelo en calidad de piloto en instrucción con un Instructor de Vuelo de avión habilitado con licencia vigente de Piloto Aeroaplicador de avión, llevando a cabo las maniobras normales y avanzadas de pilotaje establecidas en el programa del curso práctico reconocido de Piloto Aeroaplicador de avión. Estas 10 horas de vuelo se llevarán a cabo de la siguiente manera:

(i) 7 horas de vuelo serán en doble comando en avión de categoría restringida de uso exclusivo en tareas de agro aéreo, preferentemente biplaza.

(ii) 3 horas en vuelo solo, como único ocupante, en un avión de categoría restringida de uso exclusivo agro aéreo.

(iii) A los efectos de rendir el examen de vuelo, el piloto deberá acreditar, si corresponde, que ha cumplido con los párrafos 61.32 (b) y (d) de esta RAAC.

(b) El solicitante de una licencia de Piloto Aeroaplicador de Helicóptero, deberá:

(1) Acreditar un mínimo de 200 horas de vuelo como piloto a partir de la fecha de obtención de la Licencia de Piloto Privado de Helicóptero.

(2) 10 horas de vuelo a partir de la fecha de obtención de la Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero para el cual cuenta con la correspondiente habilitación de tipo en el que realizará la instrucción, y

(3) Haber realizado como mínimo 10 horas de vuelo en calidad de piloto en instrucción con un Instructor de Vuelo de Helicóptero con la habilitación de tipo y con licencia de Piloto Aeroaplicador de Helicóptero, llevando a cabo las maniobras normales y avanzadas de pilotaje establecidas en el programa del curso práctico reconocido para piloto aeroaplicador de helicóptero, de las cuales:

(i) 7 horas en vuelo de doble comando en helicóptero de categoría restringida de uso exclusivo agro aéreo, preferentemente biplaza. y

(ii) 3 horas en vuelo solo como único ocupante en un helicóptero de categoría restringida de uso exclusivo agro aéreo.

61.199 Examen de Vuelo

(a) Todo solicitante de la licencia de Piloto Aeroaplicador deberá aprobar el examen de vuelo en avión o helicóptero (según corresponda) ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica designado, el cual incluirá un examen oral y escrito, en un todo de acuerdo a lo determinado en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronave, de acuerdo al siguiente procedimiento:

(1) En aeronave biplaza: El Inspector de Vuelo actuante a bordo de la aeronave evaluará la demostración por parte del solicitante referente a las maniobras y procedimientos apropiados a la categoría de aeronave utilizada, determinados en el programa práctico del curso aprobado de aeroaplicador y en una aeronave monoplaza, donde el Inspector de Vuelo actuante observará desde tierra, la demostración por parte del solicitante de las maniobras y procedimientos apropiados a la categoría de aeronave determinados en el programa práctico del curso aprobado de aeroaplicador en concordancia con lo establecido en los Estándares para Exámenes de Vuelo en Aeronaves.

61.201 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: La licencia de Piloto Aeroaplicador faculta a su titular para actuar en calidad de piloto al mando, en operaciones aéreas de aeroaplicación supeditadas a la categoría, clase y tipo (si corresponde) de aeronave sobre la cual se ha obtenido una habilitación en la licencia de aeroaplicador.

NOTA: Para el piloto de avión, la presente licencia faculta a su titular a actuar como piloto aeroaplicador en monomotores terrestres hasta 5700 kgs. La operación en aeronaves propulsadas por turbohélice o a reacción requerirá una habilitación adicional según lo establecido en la parte 61.63 (4) y (5).

(b) Limitaciones: El titular de la habilitación de Piloto Aeroaplicador que permanezca 180 días o más, sin realizar actividad de vuelo en la especialidad, antes de reiniciar la misma deberá:

(i) Llevar a cabo una readaptación de no menos de una hora de vuelo con un Instructor de Vuelo con licencia de Piloto Aeroaplicador en vigencia, quien dejará la constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE K - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PILOTO DE AERONAVE ULTRALIVIANA MOTORIZADA.

61.211 Aplicación

61.213 Requisitos para el otorgamiento.

61.215 Conocimientos aeronáuticos.

61.217 Instrucción en vuelo y experiencia.

61.219 Habilitaciones.

61.221 Examen de vuelo

61.223 Atribuciones y limitaciones.

61.211 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para el otorgamiento del Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada, sus habilitaciones, atribuciones y limitaciones.

61.213 Requisitos para el otorgamiento

(a) Toda persona que solicite la obtención de un Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM), deberá:

(1) Tener 16 años cumplidos.

(i) En caso de no contar con dicha edad, 15 años y 9 meses de edad para obtener la autorización para vuelo solo de alumno piloto de ULM.

(2) Si el alumno es menor de edad, se requerirá de los padres o tutor, la constancia de emancipación o la autorización para la realización del curso de piloto, con la firma certificada ante Escribano Público o Juez de Paz.

(3) Haber aprobado el ciclo primario, o la Educación General Básica (EGB) completa, o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(4) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológico, Clase II,

(5) Aprobar las exigencias teóricas y prácticas de vuelo establecidas por la autoridad competente en el curso de instrucción reconocida para el alumno piloto de aeronave ultraliviana motorizada

(6) Aprobar la prueba de pericia en vuelo ante un Inspector de Vuelo designado por la Autoridad Aeronáutica.

61.215 Conocimientos aeronáuticos

(a) En los conocimientos teóricos a que se refiere la Sección 61.213 (a) (5) deberán estar incluidas las siguientes asignaturas:

(1) Legislación y Reglamentación Aérea.

(2) Meteorología.

(3) Principios de Aerodinámica; como asimismo,

(4) Los conocimientos del contenido del curso VFR Controlado que ha sido establecido para los pilotos que operen en espacio aéreo controlado.

61.217 Instrucción en vuelo y experiencia

(a) La experiencia práctica de vuelo requerida en la Sección 61.213 (a) (5) consistirá en:

(1) 5 horas de vuelo de instrucción en aeronave ultraliviana motorizada que posea comando doble, o avión con comando doble y similares características de control y comportamiento al ULM en vuelo, y

(2) 5 horas de vuelo solo.

(3) El curso práctico de vuelo, podrá iniciarse con una antelación de 90 días a la edad establecida en la Sección 61.213 (a) (1) para el otorgamiento del certificado de competencia, no pudiendo rendir la prueba de pericia hasta cumplido el requisito de la edad.

61.219 Habilitaciones

(a) Habilitación de Hidro-ULM: Toda persona que requiera la habilitación de Hidro-ULM, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Ser titular de un Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada, o

(i) Piloto de avión con la certificación de la adaptación a la categoría de aeronave ultraliviana motorizada registrada en su Libro de Vuelo y,

(2) Aprobar el Curso de Instrucción Reconocida para Hidroavión en Hidro-ULM- monomotor.

(3) Deberá haber completado la siguiente experiencia:

(i) Como mínimo, 4 horas de doble comando en hidroavión monomotor con un Instructor de Vuelo de aeronave ULM o de avión con la debida habilitación de hidroaviones monomotor, debiendo incluir:

(ii) No menos de 20 despegues y,

(iii) 20 acuatizajes y,

(4) Una hora de vuelo solo efectuando:

(i) No menos de 5 despegues y,

(ii) 5 acuatizajes bajo supervisión del instructor de vuelo.

61.221 Examen de vuelo

(a) Para la obtención del Certificado de Competencia de Piloto ULM, o de la habilitación de piloto HidroULM, la prueba de pericia será llevada a cabo ante un Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica, en una aeronave ultraliviana motorizada con la debida capacidad operativa para tal prueba.

61.223 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: El titular del Certificado de Competencia de Piloto ULM, podrá:

(1) Actuar como piloto al mando de aeronave ultraliviana motorizada (ULM) en actividad de vuelo privado o deportivo.

(2) Al registro de la actividad de vuelo se le otorgará validez a los efectos de reconocer experiencia en ULM cuando en dicho registro figure la certificación del Instructor de Vuelo o del Jefe de Aeródromo.

(b) Limitaciones: El titular del Certificado de Competencia de Piloto ULM, no podrá:

(1) Transportar pasajeros hasta transcurridos 3 meses de la obtención de su certificado de competencia, y

(i) Durante ese período haber realizado un mínimo de 24 horas de vuelo como piloto al mando

(2) No se reconocerá a los titulares de una licencia de piloto de avión como experiencia de vuelo la actividad de vuelo realizada en aeronave ULM

(3) Ninguna persona podrá operar una aeronave ULM sobre áreas congestionadas o sobre reuniones de personas al aire libre de forma tal que origine un peligro para las personas, la propiedad u otras aeronaves.

(4) Ninguna persona podrá operar una aeronave ULM a menos que sea entre las horas de la salida y la puesta del sol.

(i) Todas las operaciones son llevadas a cabo en espacio aéreo no controlado

(ii) Ninguna persona podrá operar una aeronave ultraliviana, excepto si es por referencia visual con la superficie.

(iii) Ninguna persona puede operar una aeronave ultraliviana motorizada dentro de un espacio aéreo de Clase A, Clase B, Clase C o Clase D, o dentro de los límites laterales de la superficie de área de espacio aéreo Clase E designado para un aeropuerto, o en áreas prohibidas o restringidas, a menos que dicha persona posea una autorización previa del Control ATC que tiene jurisdicción sobre dicho espacio aéreo.

iv) El titular de un Certificado de Competencia de ULM con habilitación de hidroavión que permanezca 90 días sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia escrita en el Libro de Vuelo del interesado.

(v) El titular de un Certificado de Competencia de ULM que permanezca 90 días sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado por un Instructor de Vuelo habilitado quien dejará constancia escrita en el Libro de Vuelo del interesado.

ANEXO II PARTE 63

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PORTE 63 - . LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACION – EXCEPTO PILOTOS

INDICE GENERAL

SUBPARTE A GENERALIDADES

63.1 Aplicación.

63.2 Tripulación de vuelo con licencia extranjera. Autorización.

63.3 Requerimientos de licencia, habilitación, certificado de habilitación psicofisiológica.

63.5 Reservado.

63.7 Reservado.

63.9 Reservado.

63.11 Solicitud y emisión de licencias y habilitaciones.

63.12 Actos relacionados con el alcohol y las drogas.

63.13 Certificado provisorio de licencia o habilitación.

63.15 Vigencia de las licencias y habilitación.

63.16 Cambio de nombre. Reemplazo de la licencia o del certificado de habilitación psicofisiológica por pérdida o destrucción.

63.17 Exámenes. Procedimientos generales.

63.18 Examen escrito. Engaño u otra conducta ilícita en el examen.

63.19 Prohibición de volar durante deficiencias médicas.

63.20 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, habilitaciones, libro de vuelo, informes o registros.

63.21 Cambio de domicilio.

63.23 Reservado.

SUBPARTE B - LICENCIA DE MECANICO DE A BORDO.

63.31 Requisitos para el otorgamiento.

63.33 Habilitación en aeronave - Inicial.

63.35 Experiencia de vuelo.

63.37 Examen de vuelo.

63.39 Repetición del examen fallido

63.41 Entrenamiento de vuelo para transición.

63.43 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE C - LICENCIA DE NAVEGADOR.

63.51 Requisitos para el otorgamiento.

63.53 Conocimientos aeronáuticos.

63.55 Experiencia de vuelo.

63.57 Examen de vuelo.

63.59 Repetición del examen fallido.

63.60 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE D - LICENCIA DE TECNICO MECANICO DE A BORDO

63.61 Aplicación.

63.63 Requisitos para la obtención.

63.65 Otorgamiento de la licencia.

63.67 Examen de transición.

63.69 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE E - LICENCIA DE RADIOOPERADOR DE A BORDO

63.70 Aplicación

63.71 Requisitos para la obtención

63.72 Experiencia

63.73 Atribuciones

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PORTE 63 - . LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACION, EXCEPTO PILOTOS

SUBPARTE A GENERALIDADES

63.1 Aplicación.

63.2 Tripulación de vuelo con licencia extranjera. Autorización

63.3 Requerimientos de licencia, habilitación, certificado de habilitación psicofisiológica

63.5 Reservado.

63.7 Reservado.

63.9 Reservado.

63.11 Solicitud y emisión de licencias y habilitaciones.

63.12 Actos relacionados con el alcohol y las drogas.

63.13 Certificado provisorio de licencia o habilitación.

63.15 Vigencia de las licencias y habilitación.

63.16 Cambio de nombre. Reemplazo de la Licencia o del Certificado de Habilitación Psicofisiológica por pérdida o destrucción.

63.17 Exámenes. Procedimientos generales.

63.18 Examen escrito. Engaño u otra conducta ilícita en el examen.

63.19 Prohibición de volar durante deficiencias médicas.

63.20 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, habilitaciones, libro de vuelo, informes o registros.

63.21 Cambio de domicilio.

63.1 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de las Licencias de Mecánico de a Bordo, Técnico Mecánico de a Bordo y de Navegador, las habilitaciones conexas, como asimismo las autorizaciones a personal aeronavegante con licencia extranjera, las normas generales de operación, sus atribuciones y limitaciones.

63.2 Tripulación de vuelo con licencia extranjera. Autorización

(a) A toda persona que no sea ciudadano argentino ni residente extranjero, se le podrá otorgar una autorización con las debidas limitaciones (si no existe orden de revocación en el Estado de emisión), solamente cuando la Autoridad Aeronáutica considere que tal documento aeronáutico es necesario para la operación de una aeronave civil matriculada o registrada en la República Argentina.

(b) El tiempo para la utilización de tal autorización será fijado por la Autoridad Aeronáutica.

63.3 Requerimiento de licencia, habilitación, certificado de habilitación psicofisiológica

(a) Ninguna persona podrá actuar como Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo o Navegador en una aeronave matriculada o registrada en la República Argentina, a menos que sea titular y porte la licencia con la habilitación de tipo de aeronave correspondiente; un Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II vigente otorgado a su nombre de acuerdo a la Parte 67 de estas RAAC y haya desarrollado el mínimo de actividad aérea en la especialidad.

(b) Cuando una aeronave de matrícula nacional sea operada en un país extranjero por tripulantes con licencia extranjera, éste, deberá contar con una autorización emitida según lo establecido en la Sección 63.2 de esta Subparte y poseer un certificado médico vigente otorgado por el país emisor de la licencia, debidamente convalidado por la Autoridad Aeronáutica competente Argentina.

(c) Toda persona que sea titular de una licencia de Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo o Navegador, o un Certificado de Habilitación Psicofisiológica, deberá presentarlo para ser inspeccionado cuando lo requiera la Autoridad Aeronáutica competente u otra autoridad establecida,

63.5 Reservado.

63.7 Reservado

63.9 Reservado

63.11 Solicitud y emisión de licencias y habilitaciones

(a) La solicitud para la obtención de una licencia o habilitación de tipo de aeronave que se otorga según esta Parte se deberá realizar en los formularios y en la forma establecida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Toda persona que cumple con los requisitos establecidos en esta Parte podrá obtener una licencia o habilitación adicional.

(c) A menos que la Autoridad Aeronáutica competente argentina lo autorice, al titular de una licencia de Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo o de Navegador que le haya sido suspendida, no podrá:

(1) Solicitar ninguna habilitación para ser incorporada a su licencia durante el período de suspensión.

(d) A menos que la Autoridad Aeronáutica, lo autorice, al titular de una licencia Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo o Navegador que le haya sido revocada, no podrá:

(1) Solicitar una habilitación adicional durante el período de hasta 1 año después de la fecha de revocación.

63.12 Actos relacionados con el alcohol y las drogas

(a) La violación intencional de cualquier ley, reglamentación, o disposición relacionada con la posesión, transporte o contrabando de sustancias psicoactivas o estimulantes, será motivo para:

(1) Suspender o revocar la licencia, luego de poseer la resolución de la Autoridad Judicial competente, y

(2) Rechazar la solicitud para la obtención de cualquier licencia o habilitación adicional mencionadas en esta Parte por un período de hasta un año a partir de la fecha de la resolución judicial.

b) Toda persona que tuviera sospecha razonable que algún miembro de una tripulación se encontrare bajo los efectos del alcohol o drogas, previo a la iniciación o durante la realización de un vuelo, deberá:

(1) Informar tal circunstancia a la autoridad competente en forma inmediata, a fin que ésta adopte las medidas pertinentes.

63.13 Certificado provisorio de licencia o habilitación

(a) A la persona que haya completado satisfactoriamente los requisitos establecidos para la obtención de la licencia de Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo, Navegador o una habilitación adicional, la Autoridad Aeronáutica competente le otorgará un certificado provisorio, con una vigencia de no más de 90 días.

(b) El certificado provisorio, caducará cuando:

(1) Finalice el plazo de validez establecido en él; o

(2) El solicitante reciba la licencia definitiva, o

(3) Se constate que fue obtenida ilegalmente, o se hubiere cometido un error en su emisión, o

(4) El titular rehúsa cumplir, si así se requiere, un control de conocimientos o pericia.

63.14 Vigencia de la licencia y habilitación.

(a) Las licencias y habilitaciones otorgadas bajo esta Parte o normas anteriores, son de carácter permanente, pero el ejercicio de las atribuciones que ellas otorgan pierden vigencia cuando:

(1) El titular no cumple con las exigencias establecidas para cada caso, referidas a:

(i) La vigencia de la evaluación médica, o

(ii) Al mantenimiento de la experiencia reciente de vuelo por tipo de aeronave, o

(iii) El titular esté cumpliendo una sanción de orden aeronáutica. O

(iv) El titular se encuentra comprendido en límites o restricciones establecidas en las normas vigentes.

63.15 Cambio de nombre. Reemplazo de la licencia o del certificado de habilitación psicofisiológica por pérdida o destrucción.

(a) El titular de una licencia de Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo, de Navegador o del Certificado de Habilitación Psicofisiológica que hubiera cambiado de nombre o apellido y solicite incorporarlos a una nueva licencia o Certificado de Habilitación Psicofisiológica otorgado a su nombre, deberá presentar ante la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) del Comando de Regiones Aéreas (CRA), sito en la Av. De los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la siguiente documentación:

(1) Copia de la orden judicial u otro documento legal que certifique el cambio de nombre o apellido.

(2) Completar y firmar los formularios correspondientes.

(3) Abonar el arancel establecido, y

(4) Devolver a la Autoridad Aeronáutica el /los documentos aeronáuticos a los cuales cambió el nombre o apellido.

(b) El titular de una licencia de Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo, Navegador que gestione un nuevo documento, por la pérdida o destrucción del original, deberá:

(1) Solicitarlo personalmente o por correo ante la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) en la dirección establecida en el párrafo (a) de esta Sección.

(2) Completar y firmar los formularios correspondientes.

(3) Abonar el arancel establecido.

(4) Cuando el cambio se produzca por pérdida, se deberá adjuntar la constancia de la denuncia Exposición ante la autoridad policial, y

1. En el caso que el cambio se produzca por destrucción, deberá adjuntar el documento deteriorado, como constancia de la solicitud.

(c) La persona que gestione el reemplazo de un Certificado de Habilitación Psicofisiológico emitido según la Parte 67 de esta RAAC, debido a la pérdida o destrucción, deberá:

1. Solicitarlo personalmente o por correo ante el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), sito en Av. Belisario Roldán 4651 CP 1425 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o en los Centros Auxiliares ubicados en las ciudades de: Comodoro Rivadavia, Córdoba, Villa Reynolds (Prov. San Luis) y Mendoza (Prov. Mendoza).

2. Completar y firmar los formularios correspondientes.

63.17 Exámenes - Procedimientos generales

(a) Los exámenes escritos establecidos en esta Parte se tomarán en el lugar, fecha y por las personas designadas por la Autoridad Aeronáutica.

(b) La calificación mínima para la aprobación del examen escrito de conocimientos aeronáuticos será del 70% por ciento.

(c) Una persona que no aprobara el examen escrito, oral o práctico requerido según esta Subparte para la obtención de una licencia o habilitación podrá solicitar un segundo examen, de acuerdo con lo siguiente:

(1) Después de haber pasado 30 días del primer examen fallido, o

(2) Antes de los 30 días, siempre que el aspirante presente constancia firmada por el supervisor Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo que posea su licencia vigente y habilitado al tipo de avión que certifique que le ha dado entrenamiento adicional y lo considere competente para el examen de segunda instancia.

63.18 Examen escrito. Engaño u otra conducta ilícita en el examen

(a) Ninguna persona que solicita un examen escrito de conocimientos aeronáuticos podrá:

(1) Copiar o retirar intencionalmente, una prueba escrita del lugar del examen.

(2) Dar o recibir de otro postulante, cualquier parte o copia de la prueba.

(3) Dar o recibir ayuda sobre la prueba mientras la misma se está llevando a cabo;

(4) Rendir cualquier parte de la prueba, en lugar de otra persona.

(5) Ser representado o representar a otra persona para la prueba.

(6) Usar cualquier material o ayuda durante el período en que la prueba se está llevando a cabo, a menos que esté específicamente autorizado por el examinador.

(7) Dar lugar, ocasionar intencionalmente, o participar en cualquier acto no apropiado de acuerdo a esta Sección.

(b) Un aspirante a quien el examinador denuncia por haber cometido un acto no apropiado, se lo considerará, por el período de un año desde la fecha que le fue comunicada su sanción, imposibilitado para:

- (1) Solicitar una licencia, habilitación o autorización otorgada según esta regulación; o
- (2) Intentar rendir cualquier examen de conocimientos o pericia establecidos por esta regulación.

(c) Toda licencia, habilitación, autorización o calificación en poder de un titular, podrá ser suspendida o revocada si la Autoridad Aeronáutica competente encuentra que dicha persona ha cometido un acto no apropiado determinado por esta RAAC.

63.19 Prohibición de volar durante deficiencias médicas

(a) El titular de una licencia de Mecánico de a Bordo o de Técnico Mecánico de a Bordo o Navegador aunque mantenga vigente el Certificado de Habilitación Psicofisiológica, no podrá hacer uso de las atribuciones que le otorga su licencia, si:

(1) Conoce o presume de alguna condición psicofísica, que no le permita satisfacer los requerimientos del Certificado de Habilitación Psicofisiológica requeridos para la operación de la aeronave; o

(2) Está recibiendo medicación u otro tratamiento por una condición médica que le impide cumplir con los requerimientos exigidos para la obtención o renovación del Certificado de Habilitación Psicofisiológica necesarios para su desempeño como miembro de la tripulación. o

63.20 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, licencias, habilitaciones, libros de vuelo, informes o registros

(a) Ninguna persona podrá hacer o permitir que se haga:

(1) Una declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier solicitud para la obtención de una licencia, habilitación, o duplicado de los mismos.

(2) Un ingreso fraudulento o intencionalmente falso, en cualquier libro de vuelo, registro o informe que sean requeridos para demostrar el cumplimiento de los requisitos, para el otorgamiento de licencias, habilitaciones o Certificado de Habilitación Psicofisiológica.

(3) Toda reproducción o alteración con propósito fraudulento de cualquier licencia, habilitación o Certificado de Habilitación Psicofisiológica.

(4) La comisión de un acto prohibido, establecido en esta Parte, constituye la base para suspender o revocar cualquier licencia que poseyera dicha persona.

63.21 Cambio de domicilio

(a) El titular de una licencia que haya realizado un cambio de su domicilio declarado anteriormente, tiene la obligación de informar personalmente o por correo, dentro de los 30 días de producido este hecho a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA), sito en la Avenida de los Inmigrantes 2048 CP -1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE B - LICENCIA DE MECANICO DE A BORDO

63.31 Requisitos para el otorgamiento.

63.33 Habilitación en aeronave. Inicial

63.35 Experiencia de vuelo

63.37 Examen de vuelo.

63.39 Repetición del examen fallido

63.41 Entrenamiento de vuelo para transición.

63.43 Atribuciones y limitaciones.

63.31 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Toda persona que requiera la Licencia de Mecánico de a Bordo, deberá:

(1) Tener 18 años de edad.

(2) Ser titular de la licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave y haber aprobado estudios secundarios, o el Ciclo Polimodal, completo o equivalente reconocido por la autoridad competente,

(3) Ser titular de la licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave - Categoría "C", o

(4) Ser titular de la Licencia de piloto TLA, o

(5) Poseer el título de Técnico Aeronáutico reconocido por la autoridad competente, o

(6) Poseer el título de Ingeniero Aeronáutico.

(7) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(8) Poseer certificado de habilitación psicofisiológica Clase II.

(9) Acreditar ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos teóricos aeronáuticos que son necesarios para la obtención de esta licencia mediante:

(i) La presentación de un certificado analítico de haber completado y aprobado en un centro de capacitación habilitado, las exigencias establecidas en el programa de instrucción reconocida para Mecánico de a Bordo, o en forma personal (rindiendo en condición de "libre"), el curso de instrucción teórica para la obtención de la licencia de Mecánico de a Bordo.

(ii) El certificado de que el solicitante ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción para esta clase de licencia, deberá incluir las siguientes materias:

(A) Aerodinámica, estabilidad y control.

(B) Aeronaves y sistemas.

(C) Fundamentos de navegación aérea y radioayuda.

(D) Turbina de gas

(E) Electricidad y electrónica.

(F) Información aeromedica.

(G) Meteorología aplicada.

(H) Factores humanos.

(10) La licencia que se otorgue será de carácter temporaria con una validez de 2 años y contendrá la siguiente leyenda "Deberá completar lo establecido en la RAAC Parte 63, Subparte B" (Sección 63.33)"

(i) Vencido este plazo y de no haberse cumplido los requisitos de experiencia y aprobado el examen de competencia, la vigencia de la licencia temporaria caducará automáticamente y el interesado deberá rendir nuevamente en forma satisfactoria toda la parte teórica y práctica.

63.33 Habilitación en aeronave. Inicial

(a) Haber recibido el adiestramiento de vuelo establecido en la Sección 63.35 (b) y (c) de esta Subparte bajo supervisión de un Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo que posea su licencia vigente y habilitado al tipo de avión, o

(b) Recibir un curso en entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el tipo de avión que requiere la habilitación.

(c) Aprobar el examen en vuelo de acuerdo al 63.37 (a) y (b) de esta Subparte ante un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a lo establecido en los Estándares para la Realización de Exámenes Prácticos en Aeronaves.

(d) Para el entrenamiento inicial (recién incorporados), el énfasis deberá ser puesto en las áreas que relacionen el concepto de tripulación, tareas, responsabilidades, conceptos de integración de sistemas y procedimientos de la empresa.

63.35 Experiencia de vuelo

(a) El tiempo de vuelo requerido en los párrafos (b) y (c) de esta Sección como parte del curso práctico deberá ser obtenido en una aeronave que su Manual de Vuelo requiera como tripulación mínima un Mecánico de a Bordo.

(b) Para la obtención de la primera habilitación tipo, deberá haber completado la siguiente experiencia en vuelo bajo supervisión:

(1) 100 horas de vuelo en adiestramiento en avión bajo la supervisión de un Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo con su licencia vigente y habilitado al tipo de avión, autorizado por la Autoridad aeronáutica, o

(i) 50 horas de vuelo de adiestramiento en las condiciones especificadas en (b) (1) de esta Sección, y

(ii) 40 horas de adiestramiento en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente representativo del tipo de avión al cual se busca la habilitación. No necesariamente estas horas de vuelo en adiestramiento deberán mantener la proporción establecida en (b) (1) (i) y (ii) de esta Sección, pero las horas de vuelo de adiestramiento en avión, nunca serán menores a las horas realizadas en entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo).

(c) Si el solicitante es titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión, deberá:

(1) Si la función a bordo es de piloto, contar con no menos de 250 horas de vuelo en el tipo de avión que requiera tal tripulante y desea ser habilitado. En ese caso la experiencia requerida consistirá en:

(i) 50 horas de vuelo en adiestramiento en avión para el cual desea ser habilitado bajo la supervisión de un Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo con su licencia vigente y habilitado al tipo de avión, o

(ii) 25 horas de vuelo de adiestramiento en las condiciones especificadas en (c) (1) (i) de esta Sección, y

(iii) 25 horas de adiestramiento en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente representativo del tipo de avión al cual se busca la habilitación. No necesariamente estas horas de vuelo en adiestramiento deberán mantener la proporción establecida en (c) (1) (ii) y (iii) de esta Sección, pero las horas de vuelo de adiestramiento en avión, nunca serán menores a las horas realizadas en entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo).

(2) Si la función a bordo es la de copiloto, contar con no menos de 500 horas de vuelo en el tipo de avión que requiera tal tripulante y desea ser habilitado, en ese caso la experiencia requerida consistirá en:

(i) 50 horas de vuelo de adiestramiento en avión para el cual desea ser habilitado bajo la supervisión de un Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo con su licencia vigente y habilitado al tipo de avión, o

(ii) 25 horas de vuelo de adiestramiento en avión en las condiciones especificadas en el (c) (1) (i) de esta Sección, y

(iii) 25 horas de adiestramiento en entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente representativo del tipo de avión al cual se busca la habilitación. No necesariamente estas horas de vuelo en adiestramiento deberán mantener la proporción establecida en (c) (2) (ii) y (iii) de esta Sección, pero las horas de vuelo de adiestramiento en avión, nunca serán menores a las horas realizadas en adiestrador terrestre.

63.37 Examen de vuelo

(a) Para la obtención de una habilitación tipo deberá aprobar ante un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica, un examen en vuelo en el tipo de avión que su Manual de Vuelo requiera como tripulación mínima un Mecánico de a Bordo, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para la Realización de Exámenes Prácticos en Aeronaves, y

(b) Mediante el uso de un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente representativo del tipo de avión para la que requiere la habilitación, de acuerdo a lo siguiente:

(1) Procedimientos normales.

(2) Procedimientos anormales y de alternativa.

(3) Procedimientos de emergencias.

63.39 Repetición del examen fallido

(a) Una persona que no aprobara el examen escrito, oral o práctico requerido según esta Subparte para la obtención de una licencia o una habilitación adicional de tipo de avión, podrá solicitar un segundo examen, de acuerdo con lo siguiente:

(1) Después de haber pasado 30 días del primer examen fallido, o

(2) Antes de los 30 días, siempre que el aspirante presente constancia firmada por el supervisor titular de una licencia de Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo que certifique que le ha dado entrenamiento adicional y lo considere competente para el examen de segunda instancia.

63.41 Entrenamiento de vuelo para transición

(a) Todo titular de una licencia de Mecánico de a Bordo que requiera realizar una transición de una aeronave a otra deberá completar el programa establecido de entrenamiento, consistente en:

(1) Curso teórico de familiarización con el avión, debiendo:

(i) Poner énfasis en la instrucción en los sistemas y procedimientos al tipo específico de avión, y

(2) Completar 50 horas de vuelo en adiestramiento bajo la supervisión de un Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo autorizado por la Autoridad Aeronáutica, con su licencia vigente y habilitado al tipo de avión, o

(i) 25 horas de vuelo de adiestramiento en las condiciones especificadas en (a) (2) de esta Sección, y

(ii) 25 horas de adiestramiento en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente representativo del tipo de avión para el cual busca la habilitación y en tal equipo rinda la prueba ante un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica para obtener la habilitación, y de acuerdo a lo establecido en los Estándares para la Realización de Exámenes Prácticos en Aeronaves.

63.43 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones: El titular de la licencia de Mecánico de a Bordo estará facultado para desempeñarse en las funciones propias de su especialidad determinadas en el Manual de Vuelo aprobado del tipo de avión inscripto en su licencia, y

(1) Podrá supervisar y adiestrar a aspirantes a la obtención de la Licencia de Mecánico de a Bordo y para habilitaciones de tipo de aeronave que él tuviera inscriptas en su propia licencia, siempre que:

(i) Cuente con 300 horas de experiencia en vuelo en el desempeño de la especialidad desde que obtuvo su licencia, la cual deberá estar registrada y certificada en su Libro de Vuelo.

(ii) No menos de 100 horas de vuelo en el tipo de aeronave en el que se requiere supervisar, y

(iii) La empresa en la cual se desempeña lo haya solicitado, y la Autoridad Aeronáutica lo hubiera autorizado para adiestrar y supervisar en las técnicas y procedimientos de la especialidad a otras personas.

(b) Limitaciones: El titular de la licencia de Mecánico de a Bordo que:

(1) En los últimos 6 meses no haya cumplido con la actividad mínima de 50 horas de vuelo en la especialidad, deberá ser rehabilitado en vuelo o en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado representativo del tipo de avión, por un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica con la habilitación del tipo de avión vigente, dejando constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado. Si corresponde, informar a la Empresa Aerocomercial y archivar los antecedentes en el legajo aeronáutico personal del causante, o

(2) Permanezca 12 meses sin realizar actividad de vuelo en la especialidad, deberá ser rehabilitado en vuelo y en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado representativo del tipo de avión, por un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica con la habilitación del tipo de avión vigente, dejando constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado. Si corresponde, informar a la Empresa Aerocomercial y archivar los antecedentes en el legajo aeronáutico personal del causante.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE C - LICENCIA DE NAVEGADOR

63.51 Requisitos para el otorgamiento.

63.53 Conocimientos aeronáuticos.

63.55 Experiencia de vuelo.

63.57 Examen de vuelo.

63.59 Repetición del examen fallido

63.60 Atribuciones y limitaciones.

63.51 Requisitos para el otorgamiento

(a) Toda persona que requiera la Licencia de Navegador, deberá:

(1) Tener 18 años de edad.

(2) Haber aprobado el Ciclo Polimodal, o estudios secundarios completos o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(3) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(4) Poseer Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II.

(5) Ser titular de la licencia de piloto comercial, Comercial de Primera Clase de Avión, o piloto TLA

(6) Aprobar las exigencias establecidas en el programa de instrucción reconocida para Navegador.

Para que el solicitante reúna los requisitos de experiencia exigidos en el (b) (1) ó (2) de esta Sección se le otorgará una licencia temporaria con una validez de 3 años que contendrá la siguiente leyenda: "Deberá completar la experiencia establecida en 63.55 (b) (1) ó (2) de esta Sección y apruebe el examen correspondiente". Vencido este plazo y de no haberse cumplido los requisitos de experiencia y aprobado el examen de competencia, la vigencia de la licencia caducará automáticamente y el interesado deberá rendir nuevamente en forma satisfactoria toda la parte teórica y práctica.

(7) Aprobar, ante Inspector de Vuelo de la Autoridad Aeronáutica el examen de vuelo de las áreas operativas establecidas en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

63.53 Conocimientos aeronáuticos.

(a) Toda persona que solicite la Licencia de Navegador deberá demostrar ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos teóricos aeronáuticos que son requisitos necesarios para la obtención de esta licencia.

(b) Estos conocimientos se demostrarán mediante la presentación de un certificado analítico de haber completado y aprobado en un centro de capacitación aeronáutica habilitado, o en forma personal (rindiendo en condición de "Libre"), el curso de instrucción teórica para la obtención de la licencia de Navegador.

(c) El certificado deberá incluir las siguientes materias:

(1) Legislación y Reglamentación Aérea.

(2) Conocimientos Generales de la Aeronave.

(3) Performance y planificación de vuelo.

(4) Factores Humanos.

(5) Procedimientos operacionales.

(6) Principios de vuelo.

(7) Radiotelefonía.

(8) Navegación.

(9) Meteorología.

63.55 Experiencia de vuelo

(a) El tiempo de vuelo requerido en los párrafos (b) (1) y (2) de esta Sección como parte del curso práctico deberá ser obtenido en una aeronave que su Manual de Vuelo requiera como tripulación mínima un Navegador.

(b) A excepción del (2) de esta Sección, toda persona que solicita una Licencia de Navegador, deberá haber completado la siguiente experiencia de vuelo bajo supervisión:

(1) Como mínimo, 200 horas de vuelo en aeronaves que requieran este tripulante, cumpliendo funciones en adiestramiento bajo la supervisión de un Navegador con su licencia vigente habilitado al tipo de avión, de las cuales:

(i) No menos de 50 horas de vuelo serán de navegación nocturna debidamente certificada por el titular de la Licencia de Navegador actuante en el vuelo, o

(2) Si el solicitante es titular de una licencia de piloto comercial o superior, con habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) y posea una experiencia de no menos de 500 horas de vuelo como piloto al mando, deberá:

(i) Contar como mínimo 50 horas de vuelo por instrumentos; y

(ii) Contar como mínimo 50 horas de vuelo nocturno de travesía, en ese caso las exigencias del (b) (1) de esta Sección se reducirán a 75 horas de vuelo, de las cuales 25 horas de vuelo serán de navegación nocturna.

(c) Para que el solicitante reúna los requisitos de experiencia exigidos en el (b) (1) ó (2) de esta Sección se le otorgará una licencia temporaria con una validez de 3 años que contendrá la siguiente leyenda: "Deberá completar la experiencia establecida en 63.55 (b) (1) ó (2) de esta Sección y apruebe el examen correspondiente". Vencido este plazo y de no haberse cumplido los requisitos de experiencia y aprobado el examen de competencia, la vigencia de la licencia caducará automáticamente y el interesado deberá rendir nuevamente en forma satisfactoria toda la parte teórica y práctica.

63.57 Examen de vuelo

El postulante a esta licencia, deberá aprobar un examen práctico en la utilización de equipos de navegación de a bordo durante un vuelo de navegación diurna o nocturna en las funciones de Navegador en el tipo de avión para el cual solicita la habilitación, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

63.59 Repetición del examen fallido

(a) Una persona que no aprobara el examen escrito, oral o práctico requerido según esta Subparte para la obtención de la licencia o una habilitación adicional de tipo de avión, podrá solicitar un segundo examen, de acuerdo con lo siguiente:

(1) Después de haber pasado 30 días del primer examen fallido, o

(2) Antes de los 30 días, siempre que el aspirante presente constancia firmada por el supervisor titular de una licencia de Navegador que certifique que le ha dado entrenamiento adicional y lo considere competente para el examen de segunda instancia.

63.60 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: El titular de la licencia de Navegador estará facultado para desempeñarse en las funciones propias de su especialidad determinadas en el Manual de Vuelo aprobado de la aeronave inscripta en su licencia en vuelos de travesía, y

(1) Podrá supervisar y adiestrar a aspirantes para la obtención de la licencia de Navegador y para habilitaciones de tipo de aeronave que él tuviera inscriptas en su propia licencia, siempre que:

(i) Cuente con 300 horas de experiencia en vuelo en el desempeño de la especialidad, la cual deberá estar registrada y certificada en su Libro de Vuelo, desde que obtuvo su licencia.

(ii) No menos de 100 horas de vuelo en el tipo de aeronave en el que se requiere supervisar, y

(iii) La empresa en la cual se desempeña lo haya solicitado, y la Autoridad Aeronáutica lo hubiera autorizado para supervisar y adiestrar y en las técnicas y procedimientos de la especialidad a otras personas.

(b) Limitaciones: El titular de la Licencia de Navegador que:

(1) Permanezca 12 meses sin realizar actividad de vuelo en la especialidad, deberá ser rehabilitado en vuelo por un Inspector Navegador de la Autoridad Aeronáutica dejando constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado. Si corresponde, informar a la Empresa Aerocomercial y archivar los antecedentes en el legajo aeronáutico personal del causante.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE D - LICENCIA DE TECNICO MECANICO DE A BORDO

63.62 Aplicación

63.63 Requisitos para la obtención.

63.65 Otorgamiento de la licencia.

63.67 Examen de transición.

63.69 Atribuciones y limitaciones

63.61 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para la obtención de la Licencia de Técnico Mecánico de a Bordo, las habilitaciones, sus atribuciones y limitaciones.

63.63 Requisitos para la obtención

(a) Son requisitos para la obtención:

(1) Ser titular de la Licencia de Mecánico de a Bordo en vigencia.

(2) Aprobar las exigencias psicofisiológicas Clase II establecidas en la Parte 67 de estas regulaciones.

(3) Haber completado en el ejercicio de las atribuciones de su Licencia de Mecánico de a Bordo, como mínimo 1.000 horas de vuelo en aeronaves de más de 40.000 Kgs. de peso máximo de despegue que requieran tal tripulante, propulsadas por turbinas reactivas o turbohélice.

63.65 Otorgamiento de la licencia

(a) Todo persona titular de la licencia de Mecánico de a Bordo que haya cumplido con las exigencias establecidas en la Sección 63.63 de esta Subparte tendrá derecho a que se le extienda la Licencia de Técnico Mecánico de a Bordo.

63.67 Examen de transición

(a) Todo titular de una licencia de Técnico Mecánico de A Bordo que requiera realizar una transición de una aeronave a otra deberá completar el programa establecido de entrenamiento, consistente en:

(1) Realizar el curso teórico de familiarización con el avión en cuestión, debiéndose poner énfasis en la instrucción en los sistemas y procedimientos al tipo específico de avión, y

(2) Completar 50 horas de vuelo en adiestramiento en avión bajo la supervisión de un Técnico Mecánico de a Bordo autorizado por la Autoridad Aeronáutica, con su licencia vigente y habilitado al tipo de avión, o

(i) 25 horas de vuelo de adiestramiento en las condiciones especificadas en (a) (2) de esta Sección, y

(ii) 25 horas de adiestramiento en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente representativo del tipo de avión para el cual busca la habilitación y en tal equipo rinda la prueba de simulador y vuelo ante un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica para obtener la habilitación para ese tipo de avión, de acuerdo a lo establecido en los Estándares para Exámenes Prácticos en Aeronaves.

63.69 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: El titular de la Licencia de Técnico Mecánico de a Bordo estará facultado para actuar en las funciones de su especialidad determinadas en el Manual de Vuelo del tipo de aeronave inscrita en su licencia, y

1) Podrá supervisar y adiestrar a aspirantes a la obtención de la licencia de Mecánico de a Bordo y para habilitaciones de tipo de aeronave que él tuviera inscritas en su propia licencia, siempre que:

(i) Cuento con 100 horas de experiencia en vuelo en el desempeño de la especialidad en el tipo de aeronave en el que se requiere supervisar, la cual deberá estar registrada y certificada en su Libro de Vuelo, y

(ii) No menos de 100 horas de vuelo en el tipo de aeronave en el que se requiere supervisar, y

(iii) La empresa en la cual se desempeña lo haya solicitado, y la Autoridad Aeronáutica lo hubiera autorizado para adiestrar y supervisar en las técnicas y procedimientos de la especialidad a otras personas.

(b) Limitaciones: El titular de la licencia de Técnico Mecánico de a Bordo que:

(1) En los últimos 6 meses no haya cumplido con la actividad mínima de 50 horas de vuelo en la especialidad, deberá ser rehabilitado en vuelo o en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado representativo del tipo de avión, por un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica con la habilitación del tipo de avión vigente, dejando constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado. Si corresponde, informar a la Empresa Aerocomercial y archivar los antecedentes en el legajo aeronáutico personal del causante, o

(2) Permanezca 12 meses sin realizar actividad de vuelo en la especialidad, deberá ser rehabilitado en vuelo y en un entrenador sintético de vuelo (simulador de vuelo) aprobado representativo del tipo de avión, por un Inspector Mecánico de a Bordo o Técnico Mecánico de a Bordo de la Autoridad Aeronáutica con la habilitación del tipo de avión vigente, dejando constancia certificada en el Libro de Vuelo del interesado. Si corresponde, informar a la Empresa Aerocomercial y archivar los antecedentes en el legajo aeronáutico personal del causante.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

SUBPARTE E- LICENCIA DE RADIOOPERADOR DE A BORDO

63.74 Aplicación

63.75 Requisitos para la obtención

63.76 Experiencia

63.77 Atribuciones

63.74 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para la obtención de la Licencia de Radiooperador de a Bordo, sus atribuciones y limitaciones que será de aplicación por parte de los solicitantes y del organismo que debe emitir dicha licencia.

63.75 Requisitos para la obtención

a) Son requisitos para la obtención:

(1) Ser mayor de edad

(2) Ser argentino nativo, naturalizado o por opción

(3) Haber aprobado Estudios Secundarios Completos y/o Polimodal Completo o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(4) Aprobar las exigencias psicofisiológicas Clase III, establecidas en la Parte 67 de esta Reglamentación.

(5) Deberá demostrar conocimientos acerca de:

a) Normas legales y administrativas que rigen la autoridad aeronáutica civil en el territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales, particularmente en la función aeronáutica que se trata, así como las disposiciones establecidas para la navegación aérea internacional.

b) Normas, métodos y disposiciones nacionales e internacionales relativas a las telecomunicaciones aeronáuticas.

c) Normas y métodos para el control de la circulación aérea.

d) Navegación aérea relativa a las comunicaciones.

e) Nociones generales de aeronaves e instrumentos.

63.76 Experiencia

a) El aspirante deberá poseer actualizado el Certificado de Radiotelegrafista (de primera o segunda clase) expedido por la Comisión Nacional de Comunicaciones.

b) Haber completado la siguiente experiencia: como mínimo veinticinco (25) horas de vuelo en instrucción en aeronaves que requieran Radiooperador de a Bordo, cumpliendo estas funciones bajo la supervisión de un titular de la licencia de Radiooperador de a Bordo habilitado, actividad que será certificada por el Comandante de la aeronave.

63.77 Atribuciones

a) Realizar a bordo de la aeronave tareas de transmisión y recepción de comunicaciones y señales radioeléctricas utilizadas en la navegación aérea e impartir instrucción y asesorar en su especialidad.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 64 - CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS)

INDICE GENERAL

SUBPARTE A – GENERALIDADES

64.1 Aplicación

64.3 Requerimientos de certificado de habilitación psicofisiológica

64.5 Solicitud y emisión de certificado de competencia de TCP. Habilitaciones

64.7 Actos relacionados con el alcohol y droga

64.9 Certificado provisorio

64.11 Duración del certificado de competencia y habilitaciones

64.13 Cambio de nombre

64.15 Reposición de certificado de competencia y certificado de habilitación psicofisiológica perdidos o deteriorados.

64.17 Exámenes. Procedimientos generales. Engaño u otra conducta no apropiada

64.19 Prohibición de volar durante deficiencias médicas

64.21 Falsificación, reproducción a alteración de solicitudes, certificados de competencia, habilitaciones, libros de vuelos, informes o registros

64.23 Cambio de domicilio

SUBPARTE B - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS (TCP)

64.31 Aplicación.

64.33 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades

64.35 Conocimientos aeronáuticos

64.37 Instrucción inicial de ingreso. Habilitación para tipo de avión

64.39 Habilitación de instructor de tripulante de cabina de pasajeros (ITCP)

64.41 Conocimientos teóricos

64.43 Experiencia de vuelo. Exámenes

64.45 Atribuciones y limitaciones.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 64 - CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS)

SUBPARTE A – GENERALIDADES

64.1 Aplicación

64.3 Requerimientos de certificado de habilitación psicofisiológica

64.5 Solicitud y emisión de certificado de competencia de TCP. Habilitaciones

64.7 Actos relacionados con el alcohol y droga

64.9 Certificado provisorio

64.11 Duración de certificado de competencia y habilitaciones

64.13 Cambio de nombre

64.15 Reposición de certificado de competencia y certificado de habilitación psicofisiológica perdidos o deteriorados

64.17 Exámenes. Procedimientos generales. Engaño u otra conducta no apropiada

64.19 Prohibición de volar durante deficiencias médicas

64.21 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, certificados de competencia, habilitaciones, libros de vuelos, informes o registros.

64.23 Cambio de domicilio.

64.1 Aplicación

(a) Esta Parte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento del Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros (TCP), la habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros, de tipo de avión, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones.

64.3 Requerimiento de certificado de habilitación psicofisiológica

(a) Ninguna persona podrá actuar como Tripulante de Cabina de Pasajeros (TCP) a menos que sea titular y porte junto al certificado de competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros, un Certificado de Habilidadación Psicofisiológica.

64.5 Solicitud y emisión de certificado de competencia de TCPS. Habilidadaciones

(a) La solicitud para la obtención de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros o habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros u otra habilitación que se emite según esta Parte se deberá realizar en los formularios y en la manera establecida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Toda persona que cumple con los requisitos establecidos en esta Subparte tendrá derecho a la obtención de un certificado de competencia o habilitación adicional.

(c) A menos que la Autoridad Aeronáutica competente lo autorice, al titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros que le haya sido suspendida, no podrá:

(1) Solicitar ninguna habilitación para ser incorporada a su certificado de competencia durante el período de suspensión, o

(d) A menos que la Autoridad Aeronáutica, lo autorice, al titular de un certificado de competencia que le haya sido revocada, no podrá:

(1) Solicitar una habilitación adicional durante el período de hasta 1 año después de la fecha de revocación.

64.7 Actos relacionados con el alcohol y drogas

(a) La violación intencional de cualquier ley, reglamentación, o disposición relacionada con la posesión, transporte o contrabando sustancias psicoactivas o estimulantes, será motivo para:

(1) Suspender o revocar el certificado de competencia o habilitación, luego de poseer la resolución de la Autoridad Judicial competente, y

(2) Rechazar la solicitud para la obtención de cualquier certificado de competencia a habilitación adicional mencionadas en esta Subparte por un período de hasta 1 año a partir de la fecha de la resolución judicial.

64.9 Certificado provisorio

(a) Todo solicitante que haya completado la totalidad de los requisitos establecidos para la obtención del Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros o una habilitación adicional, la Autoridad Aeronáutica competente le otorgará un provisorio de certificado de competencia, o de habilitación.

(b) El provisorio de certificado de competencia caducará cuando:

(1) Cuando el solicitante reciba el certificado de competencia definitivo.

64.11 Duración del certificado de competencia y habilitaciones

(a) El Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros y habilitaciones otorgadas bajo esta Parte o normas anteriores, son de carácter permanente, pero el ejercicio de las atribuciones que ellas otorgan pierden vigencia cuando:

(1) El titular no cumple con las exigencias establecidas referidas a:

(i) la evaluación médica.

(ii) Mantenimiento de la experiencia reciente de vuelo.

(iii) Cuando esté cumpliendo con una sanción aeronáutica.

64.13 Cambio de nombre

Cambio de nombre. Reposición de licencias o certificados de competencia perdidos, deteriorados o destruidos.

(a) El titular de una licencia, certificado de habilitación psicofisiológica, certificado de competencia de tripulante de cabina de pasajeros o certificado de convalidación de piloto emitido según esta Parte o normas anteriores que hubiera cambiado de nombre o apellido y solicite incorporarlos al mismo, deberá:

(1) Presentar ante la Dirección de Habilidadaciones Aeronáuticas, ubicada en Avenida de los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la subsiguiente documentación:

(i) Fotocopia y original de la orden judicial u otro documento legal que certifica el cambio (al finalizar el control se devolverán los documentos originales).

(ii) Completar y firmar los formularios correspondientes.

64.15 Reposición de certificado de competencia y certificado de habilitación psicofisiológica perdidos o deteriorados

(a) El titular de un certificado de competencia emitido según esta Parte o normas anteriores que gestione un nuevo documento por la pérdida deterioro o destrucción del original, deberá:

(1) Solicitarlo personalmente o por correo ante la Dirección de Habilidadaciones Aeronáutica (DHA) ubicada en la Av. De los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en el caso de un Certificado de Habilidadación Psicofisiológica, deberá solicitarla ante el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), sito en Av. Belisario Roldan 4651 CP 1425 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o en los Centros Auxiliares ubicados en las ciudades de: Comodoro Rivadavia, Córdoba, Villa Reynolds (Prov. San Luis) y Mendoza, debiendo presentar en ambos casos lo siguiente:

(i) Una solicitud que contenga el nombre y número del documento aeronáutico, el número de legajo aeronáutico, la dirección postal permanente del solicitante (incluyendo el código postal), y datos personales del solicitante que facilite la tramitación requerida.

(ii) Completar y firmar los formularios correspondientes, y

(iii) Abonar el arancel establecido.

(2) Cuando el cambio se produzca por deterioro, se deberá devolver el documento deteriorado como constancia de la solicitud, y

(3) Cuando el cambio se produzca por pérdida, se deberá adjuntar la constancia de la denuncia a exposición ante autoridad policial.

64.17 Exámenes. Procedimientos generales. Engaño u otra conducta no apropiada

(a) Los exámenes escritos establecidos en esta Parte se tomarán en el lugar, fecha y por las personas designadas por la Autoridad Aeronáutica.

(b) La calificación mínima para la aprobación del examen escrito de conocimientos aeronáuticos será del 75% por ciento.

(c) Ninguna persona que solicite un examen escrito de conocimientos aeronáuticos podrá

(1) Copiar o retirar intencionalmente, una prueba escrita del lugar del examen.

(2) Dar o recibir de otro postulante, cualquier parte o copia de la prueba.

(3) Dar o recibir ayuda sobre la prueba mientras la misma se está llevando a cabo.

(4) Rendir cualquier parte de la prueba, en reemplazo de otra persona.

(5) Ser representado o representar a otra persona en la prueba.

(6) Usar cualquier material o ayuda durante el período en que la prueba se está llevando a cabo, a menos que esté específicamente autorizado por el examinador.

(7) Si diera lugar, ocasionara intencionalmente, o participara en cualquier acto no apropiado de acuerdo a esta Sección, se lo considerará, por el período de 1 año desde la fecha en que fue sancionado, inhabilitado para:

(i) Solicitar un certificado de competencia, o habilitación otorgada según esta regulación; o

(ii) Intentar rendir cualquier examen de conocimientos o pericia establecidos por esta regulación.

(d) Todo certificado de competencia, habilitación, o calificación en poder de un titular, podrá ser suspendido o revocado si la Autoridad Aeronáutica competente encuentra que dicha persona ha cometido un acto no apropiado.

(e) La persona que no aprobara el examen escrito, oral o práctico en primera instancia requerido según esta Subparte para la obtención de un certificado o habilitación podrá solicitar un segundo examen, de acuerdo a:

(1) Después de haber pasado 30 días del primer examen fallido, a

(2) Antes de los 30 días, siempre que el aspirante presente constancia firmada por el instructor que certifique que le ha dado entrenamiento adicional y lo considere competente para el examen en segunda instancia.

64.19 Prohibición de volar durante deficiencias médicas.

(a) Todo titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros, aunque mantenga vigente el Certificado de Habilidadación Psicofisiológica, no podrá hacer uso de las atribuciones que le otorga su certificado de competencia, si:

(1) Conoce o presume de alguna condición psicofísica, que no le permita satisfacer los requerimientos del Certificado de Habilidadación Psicofisiológica requeridos para la realización de actividad de vuelo o,

(2) Está recibiendo medicación u otro tratamiento por una condición médica que le impidió cumplir con los requerimientos exigidos para la obtención o renovación del Certificado de Habilidadación Psicofisiológica necesarios para su desempeño como tripulante de cabina.

64.21 Falsificación, reproducción o alteración de solicitudes, certificados de competencia, habilitaciones, libros de vuelos, informes o registros.

(a) Ninguna persona podrá hacer o permitir que se haga:

(1) Una declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier solicitud para la obtención de un certificado de competencia, habilitación, o duplicado de los mismos.

(2) Un ingreso fraudulento o intencionalmente falso, en cualquier libro de Vuelo, registró o informe que sean requeridos para demostrar el cumplimiento de los requisitos, para el otorgamiento de un certificado de competencia, habilitación o Certificado de Habilidadación Psicofisiológica.

(3) Toda reproducción o alteración con propósito fraudulento de cualquier certificado de competencia,

(4) La comisión de un acto prohibido, establecido en esta Subparte, constituye base para suspender o revocar cualquier certificado de competencia o licencia que poseyera dicha persona.

64. 23 Cambio de domicilio

(a) El titular de un certificado de competencia que haya realizado un cambio de su domicilio declarado anteriormente, tiene la obligación de informar personalmente o por correo, dentro de los 30 días de producido este hecho a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) del Comando de Regiones Aéreas (CRA), sito en la Av. De los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ANEXO III - PARTE 64

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 64 - CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS)

SUBPARTE B - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS

64.31 Aplicación

64.33 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades

64.35 Conocimientos aeronáuticos

64.37 Instrucción inicial de ingreso. Habilitación para tipo de avión

64.39 Habilitación de instructor de tripulante de cabina de pasajeros (ITCP)

64.41 Conocimientos teóricos

64.43 Experiencia de Vuelo. Examen

64.45 Atribuciones y limitaciones.

64.31 Aplicación

(a) Esta Parte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento del Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros (TCP), la habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros (ITCP), la habilitación de tipo de avión, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones

64.33 Requisitos Para el otorgamiento. Generalidades

(a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros, deberá:

(1) Tener 18 años de edad.

(2) Haber aprobado estudios secundarios, o el Ciclo Polimodal completo o equivalente reconocido por la Autoridad competente.

(3) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(4) Poseer Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase II emitido según la Parte 67 de esta RAAC.

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el programa del Curso de Instrucción Reconocida para Tripulante de Cabina de Pasajeros.

64.35 Conocimientos aeronáuticos

(a) Toda persona que solicite el Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros deberá demostrar ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos teóricos aeronáuticos que son necesarios para la obtención de este certificado de idoneidad aeronáutica de la siguiente manera:

(1) Mediante la presentación del certificado analítico de haber completado y aprobado el correspondiente curso en un centro de capacitación aeronáutica habilitado o

(2) Presentando el certificado analítico de haber rendido en el Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos (CIATA) en condición de "Alumno Libre".

(b) La constancia de que el solicitante ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción para esta clase de Certificado de competencia, deberá incluir las siguientes materias:

(1) Conocimientos Aeronáuticos y Reglamentación.

(2) Obligaciones y Responsabilidades.

(3) Procedimientos de Emergencia.

(4) Transporte de Mercancías Peligrosas.

(5) Factores Humanos

(6) Supervivencia

(7) Búsqueda y Salvamento.

(8) Información Aeromédica y Primeros Auxilios.

(a) A los efectos de cumplir con el requisito de la experiencia de vuelo establecida en la Sección 64.37(b)

(2) de esta Subparte se otorgará un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros sin habilitación, conteniendo la siguiente leyenda: "Tareas auxiliares bajo supervisión".

64.37 Instrucción inicial de ingreso. Habilitación para tipo de avión

(a) Instrucción Inicial de Ingreso: Este curso de instrucción inicial de ingreso se impartirá en los centros de capacitación de las empresas aerocomerciales, donde adquirirán los conocimientos necesarios para cumplir con sus obligaciones y funciones como miembro de Tripulación de Cabina de Pasajeros. la instrucción inicial de adoctrinamiento básico está determinada en la Parte 121.415 (a) (1) e incluirá:

(1) Partes pertinentes del Manual Operativo del Explotador (MOE) y las regulaciones aplicables.

(2) Funciones y responsabilidades de los tripulantes específicas establecidas por el Explotador aerocomercial.

(3) Factores Humanos. CRM

(4) Transporte de Mercancías Peligrosas

(5) Primeros auxilios.

(6) Emergencias Generales; que incluirán:

(i) Equipamiento de Emergencia.

(ii) Procedimientos de Emergencia,

(iii) Ejercicio de Emergencias.

(7) Tipo de Aeronave; que incluye:

(i) Temas Operacionales generales.

(ii) Emergencias específicas que se desglosan en:

(A) Equipamiento de Emergencias.

(B) Procedimientos de Emergencias.

(C) Ejercicios de Emergencias.

(8) Diferencias (Si es de aplicación).

(b) Habilitación de Tipo de Avión: Para la obtención de la primera habilitación de tipo de avión, todo solicitante, deberá:

(1) Aprobar el curso teórico/práctico correspondiente al tipo de avión para el cual solicita la habilitación cumpliendo con lo especificado en la Parte 121.421 de esta RAAC.

(2) Realizar 10 vuelos de línea cumpliendo las tareas propias de su función, bajo la supervisión de un Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros habilitado, quien evaluará la idoneidad y adaptación al vuelo y elevará el informe pertinente.

(3) Al tripulante de cabina de pasajeros que haya cumplido satisfactoriamente el plan de instrucción en un dispositivo de instrucción de cabina del avión en que va a ser habilitado, se le podrá disminuir el tiempo de vuelo mencionado en (b) (2) de esta Sección, hasta un 50%.

(4) Aprobar ante un Inspector de la especialidad debidamente habilitado de la Autoridad Aeronáutica, la prueba de pericia para el tipo de aeronave, que:

(i) Será tomada en una aeronave energizada en tierra y con un Instructor de Tripulante de Cabina de pasajeros debidamente habilitado por la Autoridad Aeronáutica, realizando todos los procedimientos posibles, de la misma manera que lo haría en vuelo ante el caso de una emergencia real.

(ii) Se requerirá la actuación ante casos de anomalías de pasajeros (descomposturas, ataques de nervios, problemas cardíacos etc.) simulando en todos los casos el uso de oxígeno para atención de pasajeros que lo requieran, uso de matafuegos, simulación de accionamiento de los toboganes, procedimientos de evacuación y guiado de los pasajeros para mayor efectividad.

(c) Otros tipos de avión: Para la obtención de la habilitación de otro tipo de avión, todo solicitante deberá:

(1) Aprobar un curso teórico/ práctico correspondiente al tipo de avión para el cual solicita la habilitación, y

(2) Aprobar ante un Inspector de la especialidad de la autoridad aeronáutica debidamente habilitado, el examen práctico establecido en (b) (3) (i) y (ii) de esta Sección.

(d) Experiencia reciente: Ninguna persona titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros podrá hacer uso de sus atribuciones, si:

(1) Dentro del período de 18 meses no ha realizado actividad de vuelo y

(2) la rehabilitación al tipo de aeronave consistirá en:

(3) Habiendo cumplido con (b) (1), aprobar la verificación similar al requerimiento según el párrafo (b) (4) y de esa Sección, ante un Inspector de la Autoridad Aeronáutica.

64.39 Habilitación de instructor de tripulante de cabina de pasajeros. (ITCP)

(a) Para la obtención de la Habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros toda persona deberá:

(1) Ser titular del Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros con habilitación de tipo de avión.

(2) Ser mayor de edad.

(3) Contar con la experiencia de vuelo requerida en la Sección 64.43 (a) (1) de esta Subparte;

(4) Aprobar las exigencias establecidas en el programa de instrucción reconocida para Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros, ante un inspector de la especialidad de la Autoridad Aeronáutica.

(5) Aprobar el examen práctico de idoneidad, en vuelo establecido ante un inspector de la especialidad de la Autoridad Aeronáutica.

64.41 Conocimientos teóricos

(a) Todo titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros que solicite la Habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros deberá demostrar, mediante exámenes, ante la Autoridad Aeronáutica competente los conocimientos teóricos aeronáuticos que son necesarios para la obtención de esta habilitación adicional. Deberá presentar un certificado analítico del curso completado y aprobado en un centro de capacitación aeronáutica.

64.43 Experiencia de vuelo. Exámenes

(a) Todo titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros que requiera la Habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros, deberá:

(1) Poseer como mínimo 750 horas en vuelo de línea ejerciendo las atribuciones que le otorga el certificado de competencia, de las cuales 200 horas deberán corresponder a un solo tipo de aeronave.

(b) Las horas de vuelo deberán estar registradas en el libro de Vuelo del/ la interesado/a, debidamente certificadas por el Gerente de Operaciones o quien esté autorizado por la empresa aerocomercial con sus firmas debidamente registradas ante la Autoridad Aeronáutica y las horas de vuelo controladas y foliadas por la Autoridad Aeronáutica;

(c) Demostrar ante un inspector de la Autoridad Aeronáutica de la especialidad, lo establecido en 64.39 (4) y (5).

64.45 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: Todo titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros en vigencia, podrá:

(1) Actuar como tal en el tipo de avión para el que está habilitado, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones de la Empresa Aerocomercial,

(2) Podrá estar habilitado hasta en 3 tipos de avión, pudiéndose incorporar un 4to avión a condición que:

(i) Pertenezca al conjunto de aviones de los anteriores.

(ii) Previa notificación a la Autoridad Aeronáutica.

(3) El titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros que posee la Habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros, podrá:

(i) Instruir a otros tripulantes de cabina de pasajeros;

(ii) Impartir cursos de actualización de técnicas y procedimientos-,

(iii) Certificar la readaptación a la función, hasta el nivel de habilitaciones que es titular.

(iv) Dejar constancia certificada en el libro de Vuelo del /la interesado/a de tal actualización.

b) Limitaciones: Ninguna persona titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros podrá hacer uso de sus atribuciones, si:

(1) Dentro del período de 18 meses no ha realizado actividad de vuelo. La rehabilitación al tipo de avión consistirá en:

(i) Cumplir con la instrucción, que será similar a la de un entrenamiento para tipo de avión, según la Sección 64.37 (c) (1) y (2) de esta Subparte.

(2) Ningún titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros con la Habilitación de instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros estará facultado para instruir o impartir cursos de actualización cuando;

(i) Carezca de la respectiva habilitación de tipo de avión.

(ii) Haya perdido la vigencia su certificado de competencia.

(3) Todo titular de un Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros con habilitación de Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros que permanezca sin actividad de vuelo por un período superior a dieciocho meses, deberá ser rehabilitado a la función por un inspector de la especialidad de la Autoridad Aeronáutica, quien dejará constancia certificada en el libro de Vuelo, como asimismo en el legajo aeronáutico del/la interesado/a.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

INDICE GENERAL.

DEFINICIONES.

SUBPARTE A – GENERALIDADES.

- 65.1 Aplicación
- 65.3 Titular de licencia extranjera
- 65.5 Reservado
- 65.7 Reservado
- 65.9 Supresión de licencias, habilitaciones y certificados de competencia
- 65.11 Solicitud y emisión de certificados de idoneidad aeronáuticos.
- 65.12 Actos relacionados con el alcohol y drogas
- 65.13 Certificado provisorio de licencia, certificado de competencia o habilitación
- 65.15 Vigencia de la licencia, certificado de competencia o habilitación
- 65.16 Cambio de nombre. Reposición de licencia o certificado de competencia por pérdida o deterioro
- 65.17 Exámenes. Procedimientos generales
- 65.18 Examen teórico de conocimientos. Engaño u otra conducta ilícita en los exámenes.
- 65.19 Examen posterior a la reprobación
- 65.21 Falsificación, reproducción o alteración de certificados, historiales, informes y registros.
- 65.23 Revocación, suspensión o limitación de licencias, certificados de competencia o habilitaciones.
- 65.25 Cambio de domicilio.

SUBPARTE B - LICENCIA DE CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO.

- 65.31 Licencia y habilitaciones
- 65.33 Requisitos para el otorgamiento. Generalidades
- 65.35 Requisitos de conocimientos
- 65.37 Requerimientos de habilitaciones
- 65.39 Habilitaciones. Requisitos de experiencia.
- 65.40 Constancia de certificación de idoneidad. Requisitos
- 65.41 Reservado
- 65.43 Tiempos de entrenamiento
- 65.45 Atribuciones.
- 65.46 Constancia de certificación de idoneidad. Atribuciones y limitaciones
- 65.47 Tiempo de servicio

- 65.49 Reglas operativas generales
- 65.50 Requisitos de actualización (Vigencia)

SUBPARTE C - LICENCIA DE DESPACHANTE DE AERONAVE.

- 65.51 Aplicación
- 65.53 Requisitos para el otorgamiento
- 65.55 Requerimientos de conocimientos Teóricos
- 65.57 Tipos de Habilitación
- 65.59 Atribuciones y limitaciones

SUBPARTE D - LICENCIA DE MECANICOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVE (MMA)

- 65.71 Requisitos para el otorgamiento
- 65.73 Habilitaciones
- 65.75 Atribuciones y limitaciones generales
- 65.77 Habilitación de MMA - Categoría A
- 65.79 Atribuciones y limitaciones.
- 65.81 Habilitación de Mecánico de MMA - Categoría B
- 65.83 Atribuciones y limitaciones.
- 65.85 Habilitación de MMA - Categoría C
- 65.87 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE E - RESERVADO

SUBPARTE F - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PLEGADOR DE PARACAIDAS

- 65.111 Requerimiento de certificado de competencia de plegador de paracaídas
- 65.113 Requisitos para el otorgamiento
- 65.115 Plegador de paracaídas. Requisitos de experiencia, conocimientos y pericia
- 65.117 Reservado
- 65.119 Plegador experto de paracaídas. Requisitos de experiencia, conocimiento y pericia
- 65.121 Habilitaciones adicionales
- 65.123 Requisitos para habilitaciones adicionales
- 65.125 Atribuciones
- 65.127 Instalaciones y equipos
- 65.129 Limitaciones
- 65.131 Registros
- 65.133 Sello

SUBPARTE G - LICENCIA DE OPERADOR DEL SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA

- 65.141 Requisitos para el otorgamiento
- 65.143 Requerimientos de licencia.
- 65.145 Requerimiento de idoneidad local para puestos operativos de trabajo. Experiencia. Práctica
- 65.147 Constancia de certificación de idoneidad. Requisitos. Atribuciones y limitaciones
- 65.149 Requerimiento de habilidad
- 65.151 Tiempos de entrenamiento local
- 65.153 Realización de tareas. Atribuciones.
- 65.155 Tiempo de servicio
- 65.157 Reglas operativas generales
- 65.159 Validez de la licencia

SUBPARTE H - LICENCIA DE OPERADOR DE ESTACION AERONAUTICA

- 65.161 Aplicación
- 65.163 Requisitos para la obtención
- 65.165 Experiencia
- 65.167 Atribuciones y limitaciones

SUBPARTE I - LICENCIA DE JEFE DE AERODROMO.

- 65.171 Requisitos para el otorgamiento.
- 65.173 Requerimientos de licencia
- 65.175 Requerimientos de experiencia
- 65.177 Atribuciones

SUBPARTE J - LICENCIA DE MECANICO DE EQUIPOS RADIOELECTRICOS DE AERONAVE. (MERA)

- 65.181 Requisitos para el otorgamiento.
- 65.183 Atribuciones y limitaciones.
- 65.185 Habilitación de Aviónica
- 65.187 Requisitos para el otorgamiento
- 65.189 atribuciones y limitaciones

SUBPARTE K – CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE CERTIFICADOR AERONAUTICO.

- 65.191 Aplicación
- 65.193 Requisitos para el otorgamiento
- 65.195 Atribuciones y limitaciones

SUBPARTE L - CERTIFICADO DE COMPETENCIA EN TAREAS ESPECIALES DE MANTENIMIENTO.

- 65.201 Requisitos para el otorgamiento
- 65.203 Atribuciones y limitaciones generales
- 65.205 Especialista en soldaduras aeronáuticas
- 65.207 Atribuciones y limitaciones.

- 65.209 Especialista en ensayos no destructivos.
- 65.211 Atribuciones y limitaciones.
- 65.213 Especialista en materiales compuestos.
- 65.255 Atribuciones y limitaciones.
- 65.217 Especialista en estructuras de planeador y/o motoplaneador
- 65.219 Atribuciones y limitaciones.
- 65.221 Reparador de globos libres tripulados
- 65.223 Atribuciones y limitaciones.
- 65.225 Reparador de aeronaves experimentales
- 65.227 Atribuciones y limitaciones.

SUBPARTE M - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PRESTACION DE SERVICIO DE RAMPA

- 65.231 Aplicación
- 65.233 Habilitaciones. Requisitos para el otorgamiento
- 65.235 Habilitaciones. Requerimiento de experiencia
- 65.237 Atribuciones y limitaciones

SUBPARTE N - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE JEFE DE AERODROMO PUBLICO SIN SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

- 65.241 Requisitos para el otorgamiento
- 65.243 Facultades
- 65.245 Disposiciones particulares para aeródromos privados
- 65.247 Funciones generales del encargado de un aeródromo privado

SUBPARTE O – CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO POR INSTRUMENTOS EN ADIESTRADOR TERRESTRE

- 65.251 Aplicación
- 61.253 Experiencia
- 61.255 Examen de pericia
- 61.257 Atribuciones y limitaciones

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

DEFINICIONES.

Para el propósito de esta Parte los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

Acreditación (de capacitación, de experiencia o de datos): Documento firmado por un responsable técnico reconocido a tal efecto por la Autoridad Aeronáutica competente y en el cual certifica ante la misma y ante terceros respecto de la capacitación, experiencia o datos del personal bajo su dependencia o responsabilidad. Debe ser realizada por el Representante Técnico de una Organización de Mantenimiento habilitada o el responsable de un Centro de Instrucción habilitado, según corresponda. En el caso del personal técnico aeronáutico de las Fuerzas Armadas o de Seguridad actuarán a tal efecto los respectivos Jefes de los Organismos técnicos o del Comando correspondiente. Para la acreditación de personal con Licencias Nacionales que se desempeñarán en organizaciones habilitadas por la Autoridad de Aviación Civil Extranjeras reconocidas por la Autoridad Aeronáutica competente, actuarán a tal efecto los respectivos jefes de mantenimiento.

Alcances: Facultades o atribuciones otorgadas o reconocidas por la autoridad aeronáutica para el desempeño de la función aeronáutica. Facultades o atribuciones otorgadas o reconocidas por la DNA a las Organizaciones de Mantenimiento en función de su capacitación y medios disponibles para realizar determinados tipos y niveles de mantenimiento sobre determinadas marcas y modelos de productos aeronáuticos.

Alteración: Sustitución de alguna parte o dispositivo de una aeronave mediante el reemplazo por otra de diferente tipo que no sea parte del Diseño Tipo Original de la aeronave tal como está descrito en las especificaciones de la misma (Hoja de Especificaciones del Certificado Tipo y Lista de Equipamiento aprobado del fabricante).

Alteración mayor: Alteración no listada en las especificaciones de la aeronave, motor o hélice, y:

(1) que puede afectar apreciablemente al peso, centraje, resistencia estructural, performance, operación de la planta motriz, características de vuelo u otras cualidades que afectan a la aeronavegabilidad, o

(2) que no es realizada de acuerdo con prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

Alteración menor: Una alteración que no es mayor.

Aprobado: Significa que la autoridad aeronáutica competente ha revisado el método, procedimiento, organización o política en cuestión y ha emitido la aprobación formal por escrito.

Aceptado: Significa que la autoridad aeronáutica competente ha revisado el método, procedimiento, organización o política en cuestión y no ha aprobado ni rechazado su implementación o la utilización propuesta y ha emitido la aceptación formal por escrito.

Autoridad Aeronáutica competente: Referencia genérica de las siguientes Autoridades Aeronáuticas relacionadas con esta Regulación:

(1) Comando de Regiones Aéreas (CRA), entiende en lo relativo a emisión de las RAAC y sus sucesivas Revisiones.

(2) Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA), entiende en lo relativo a:

(i) Otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencia y las propuestas de revisión de las normativas relativas al tema.

(ii) Habilitación o reconocimiento de Centros de Instrucción para la impartición de Instrucción Reconocida y las propuestas de revisión de las normativas relativas al tema.

(iii) Determinación de los Contenidos Mínimos de la Instrucción Reconocida y las propuestas de revisión de las normativas relativas al tema.

(iv) Emisión de las Circulares de Asesoramiento relacionadas con su área de responsabilidad.

(3) Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA), entiende en lo relativo a:

(i) Control de la aeronavegabilidad y las propuestas de revisión de las normativas relativas al tema.

(ii) Habilitación, certificación y supervisión de las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico y las propuestas de revisión de las normativas relativas al tema.

(iii) Control del personal que cumple funciones en el mantenimiento aeronáutico y los medios empleados a tal fin (organización, instalaciones, equipos, herramientas y documentación aplicable).

(iv) Aprobación de los Contenidos Mínimos de Instrucción Reconocida para cursos de instrucción y de capacitación de mecánicos aeronáuticos.

(v) Emisión de las Circulares de Asesoramiento relacionadas con su área de responsabilidad.

(4) Normalmente se indicará con la sigla correspondiente, entre paréntesis, cuál es la Autoridad competente para cada caso.

Aviónica: Es todo dispositivo electrónico (y su parte eléctrica) utilizado a bordo de las aeronaves, incluyendo a los equipos de radio, los mandos de vuelo automático y los sistemas de instrumentos electrónicos, de navegación, de indicación y de control.

Capacitación: Acción de hacer apta a una persona para cumplir una determinada función o tarea. Incluye a los cursos de Instrucción Reconocida sobre determinados productos, niveles y/o funciones y al entrenamiento en el trabajo (On the Job Training) en el marco de una Organización de Mantenimiento.

Capacitación inicial: La que se imparte por primera vez al personal técnico acerca de un determinado producto y para un determinado nivel de complejidad.

Capacitación recurrente: Todo aquel curso destinado a repetir, actualizar o ampliar los conocimientos adquiridos en la capacitación inicial.

Centro de Capacitación: Centro de Instrucción en técnicas aeronáuticas que imparte conocimientos y habilidades específicas sobre determinados productos y especialidades, a quien disponga de la instrucción básica, haciéndolo apto para el ejercicio de funciones y tareas en el producto y nivel definido en cada curso. Designación específica de los Centros de Instrucción pertenecientes a los explotadores, operadores, Organizaciones de Mantenimiento, fabricantes, empresas o Instituciones para capacitar a su propio personal o al de terceros en los conocimientos y habilidades necesarios para el desempeño de determinadas funciones o tareas.

Centro de Formación: Centro de Instrucción con facultades para impartir enseñanza básica para el ejercicio de las funciones que demandan las actividades aeronáuticas pertinentes. Designación específica de los Centros de Instrucción destinados a impartir la instrucción básica necesaria para acceder a las Licencias.

Centro de Instrucción: Organización que imparte enseñanza con el fin de formar o capacitar a alguien en los conocimientos y técnicas aeronáuticas. Designación genérica de los Centros de Formación y de Capacitación y de las Escuelas de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico (EIPA).

Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos (CIATA): Centro de Instrucción Reconocida de la Fuerza Aérea Argentina para la formación de mecánicos y técnicos aeronáuticos civiles y para capacitación en diferentes áreas técnicas.

Centro de Instrucción habilitado: Centro facultado por la Autoridad Aeronáutica competente (DHA) para examinar, calificar, certificar y diplomar alumnos en los cursos de Instrucción Reconocida.

Centro de Instrucción reconocido: Organismo de instrucción que pertenece a un área de responsabilidad ajena a la Autoridad Aeronáutica Argentina pero cuya organización y enseñanza es considerada aceptable para la impartición de Instrucción Reconocida (Ej.: de fabricantes, explotadores extranjeros, Fuerzas Armadas o de Seguridad, etc.).

Centro de Instrucción y Perfeccionamiento Ezeiza (CIPE): Centro de Instrucción Reconocida de la Fuerza Aérea Argentina para la formación y/o capacitación en determinadas especialidades.

Certificado de Competencia: Documento que acredita la capacidad para desempeñarse en determinadas especialidades o áreas de trabajo que no incluyen a la totalidad de las funciones cubiertas con las licencias y que es otorgado en base a los requisitos establecidos en esta Parte.

Certificación Local: Documento probatorio que acredita que la persona posee la capacidad necesaria para desempeñarse en forma eficiente, segura y ordenada en el puesto de trabajo indicado.

Certificado Psicofisiológico: Documento que acredita la aptitud psíquica y física necesaria para el otorgamiento o mantenimiento de los documentos de idoneidad aeronáutica que lo requieran.

Certificar: Dar fe de la veracidad o corrección de un hecho o dato. Acto de asumir la responsabilidad técnica con sus implicancias legales ante la Autoridad Aeronáutica competente y ante terceros, quedando documentado mediante la rúbrica del responsable de ese acto, en el documento que correspondiera

Circular de información aeronáutica: Aviso que contiene información que no requiera la iniciación de un NOTAM, ni la inclusión en las AIP, pero que está relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

Clases de células, motores, hélices, radio, instrumentos y accesorios Son las definidas en la Parte 145;

Clases de productos: Son los definidos en la Parte 121.

Código ATA: ATA es la sigla de la "Air Transport Asociación of América", la cual establece Especificaciones para la presentación de datos técnicos en forma estandarizada. A los efectos de esta Parte se aplica como referencia la Especificación ATA 104 para Niveles de instrucción y los capítulos (dos primeros dígitos) de la Especificación ATA 100 para sistemas y componentes de las aeronaves. Cuando se hace referencia a un curso "limitado por sus contenidos" indica que sólo lo capacita para los Capítulos comprendidos en el mismo pero no para la aeronave completa.

Comunicación aeroterrestre: Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

Comunicación ATC (ATSC): Comunicación relacionada con los servicios de tránsito aéreo, comprendido el control de tránsito aéreo, la información aeronáutica y meteorológica, la notificación de posición y los servicios relacionados con seguridad y regularidad de los vuelos. En esta comunicación interviene una o varias administraciones de servicios de tránsito aéreo. Estos términos se utilizan con fines de administración de direcciones.

Comunicación de aire a tierra: Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

Comunicación de tierra a aire. Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.

Comunicación entre centros (ICC): ICC es una comunicación de datos entre dependencia de ATS en apoyo a los servicios de ATS, tales como notificación, coordinación, transferencia de control, planificación de los vuelos, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo

Comunicación ínter piloto aire-aire: Comunicación en ambos sentidos por el canal aire-aire designado para que, en vuelos sobre áreas remotas y oceánicas, las aeronaves que estén fuera del alcance de estaciones terrestres VHF puedan intercambiar información operacional necesaria y para facilitar la resolución de dificultades operacionales.

Comunicaciones del control de operaciones: Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia de un vuelo.

Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC): Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Comunicaciones por enlace de datos: Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

Condiciones de seguridad para la continuación del vuelo y el aterrizaje: La posibilidad de continuar controlando el vuelo y el aterrizaje, posiblemente empleando procedimientos de emergencia, pero sin que se requiera habilidad o fuerzas excepcionales por parte del piloto. Algunas averías de la aeronave pueden estar relacionadas con una condición de falla durante el vuelo o en el momento del aterrizaje.

Condiciones IFR: Condiciones climáticas por debajo del mínimo para volar bajo las reglas de vuelo visuales.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes iguales o mejores que los mínimos especificados.

Condiciones VFR Especiales: Son las condiciones meteorológicas menores que aquéllas requeridas para el vuelo VFR básico en espacio aéreo controlado, y en el cual se les permite a algunos aviones volar bajo las reglas de vuelo visual.

Control de tránsito aéreo: Es un servicio operado por una autoridad competente para promover un flujo de tránsito aéreo seguro, ordenado y expedito.

Controlador de tránsito aéreo habilitado: Controlador de tránsito aéreo titular de licencia y de habilitaciones válidas, apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones.

Control positivo: Es el control de todo el tráfico aéreo, dentro del espacio aéreo designado por el control de tráfico.

Controlador radar: Controlador de tránsito aéreo calificado, titular de una habilitación radar apropiada a las funciones a que está asignado.

Convalidación de una licencia o de un certificado: Medida tomada por un Estado contratante mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia o certificado, reconoce como equivalente a la suya propia la otorgada por otro Estado contratante.

Deberá: Indica un requisito obligatorio.

Mostrar: A menos que el contexto lo emplee de otro modo, significa probar el cumplimiento de los requisitos a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica competente.

Dependencia de control de aproximación: Dependencia establecida para facilitar el servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Dependencia de control de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una dependencia de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Despachante de aeronave: Titular de licencia aeronáutica que presta servicios como personal calificado para el despacho de aeronaves.

Documento de idoneidad aeronáutica: Son las Licencias, los Certificados de Competencia y sus Habilitaciones.

Entrenar: Acción de preparar, adiestrar o capacitar a alguien para el ejercicio de una tarea o trabajo. En particular se refiere al entrenamiento en el trabajo u "On the Job Training".

Equipos: Conjunto de componentes relacionados operacionalmente para el cumplimiento de una función determinada.

Equipos radioeléctricos: Comprende a los equipos de abordaje y terrestres de comunicaciones, de aviso y de navegación aérea, con sus componentes y antenas, al sistema eléctrico, de transmisión y de indicación de las aeronaves y a los generadores y motores eléctricos.

Funciones aeronáuticas: Son las definidas en esta Parte, correspondiendo a cada una de las Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencia contempladas en la misma.

Habilitación: Autorización inscripta en una Licencia o asociada con ella y de la cual forma parte, en la que se especifican los requisitos para obtenerla, las atribuciones que posee y las restricciones a las que debe sujetarse el habilitado.

Habilitación Local: Significa que el Controlador de Tránsito Aéreo demuestra tener la destreza necesaria y un conocimiento integral de los procedimientos, medios, radioayudas, etc. del Puesto de Trabajo para el que ha sido habilitado, que le permita controlar en forma segura, ordenada y rápida el movimiento de todas las aeronaves.

Inspeccionar: Responsabilidad de verificar que el trabajo haya sido realizado en forma completa y correcta, de acuerdo con los datos técnicos aprobados y por personal idóneo y calificado.

Instrucción Reconocida: Programa especial de instrucción que la Autoridad Aeronáutica competente aprueba o reconoce para que se lleve a cabo, bajo la debida dirección, en un Centro de Instrucción habilitado o reconocido.

Licencia: Documento oficial otorgado por la Autoridad Aeronáutica que indica la especialidad aeronáutica del titular, las restricciones en caso de haberlas, y le otorga, dentro del período de su vigencia, las atribuciones para desempeñar las funciones propias y las de las habilitaciones expresamente consignadas en ella.

Mantenimiento: Inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes, excluyendo el mantenimiento preventivo, de acuerdo con lo definido en la Parte 43, Apéndice A.

Mantenimiento preventivo: Operaciones de preservación simples o menores y el reemplazo de partes estándar pequeñas y que no involucran operaciones de montaje complejas, de acuerdo con lo definido en la Parte 43, Apéndice A.

Manuales de la Organización de Mantenimiento: Se entiende por tales al Manual de Procedimientos de Inspección (MPI) para los TAR, al Manual General de Mantenimiento (MGM) para los Explotadores Aéreos y al Sistema de Inspección de Producción Aprobado (SIPA) para los fabricantes certificados según la Subparte D de la Parte 145, debiendo estar aprobados o aceptados por la DNA. También se entiende por tales a los Manuales equivalentes de las Organizaciones de Mantenimiento aeronáutico de las Fuerzas Armadas.

Mecánicos aeronáuticos: Designación genérica que comprende a los Mecánicos de Mantenimiento de Aeronave y Mecánicos de Equipos Radioeléctricos de Aeronave.

Modificación: Un cambio en una aeronave o componentes de ella concebido por el fabricante con el objeto de introducir mejoras o actualizarla de acuerdo al desarrollo técnico aeronáutico.

Nivel (de idoneidad): Grado de competencia para el desempeño de las actividades propias de la especialidad o capacitación acreditada por cursos de instrucción reconocida. Como referencia se emplean los Niveles de la Especificación ATA 104.

Norma: Regla, regulación, requisito, estándar o procedimiento característico promulgado o adoptado por la Autoridad Aeronáutica competente, cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad, eficiencia o control.

Oficina de control de aproximación: Dependencia establecida para facilitar el servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo: Oficina creada con el objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de iniciar un vuelo.

Oficina meteorológica: Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea.

Oficina NOTAM internacional: Oficina designada por un Estado para el intercambio internacional de NOTAM.

Organización de Mantenimiento Aeronáutico (OMA): Es la que ejecuta y certifica mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones en aeronaves, motores, hélices, instrumentos, equipos, aviónica, accesorios y/o servicios especializados, de conformidad con las Regulaciones nacionales.

Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada: Organización de Mantenimiento Aeronáutico autorizada por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) a ejecutar y certificar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteración en productos aeronáuticos para la aviación civil en la República Argentina o en el extranjero. Se consideran a las siguientes:

(1) Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR) bajo la Parte 145 que disponen de un Certificado de Habilitación TAR emitido por la DNA para realizar trabajos sobre determinadas Categorías y Clases de productos aeronáuticos.

(2) Fabricantes de productos aeronáuticos que disponen de un Certificado de Habilitación TAR con Categoría Limitada, bajo la Parte 145 emitido por la DNA para realizar mantenimiento de los productos que fabrican, o fabricantes que utilicen los privilegios previstos en la Parte 43.

(3) Explotadores Aéreos bajo la Parte 121 (Transporte Aéreo Regular) o la Parte 135 (Transporte Aéreo No Regular) que disponen de Especificaciones de Operación aprobadas para realizar el mantenimiento de su propio material aéreo.

Parte 43: Prescribe las Regulaciones que rigen el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones de cualquier aeronave con Certificado de Aeronavegabilidad, sus estructuras y de los productos aeronáuticos, exceptuando a los experimentales.

Peso máximo de despegue (PMD): Corresponde al PMD especificado en la Hoja de Datos Técnicos del Certificado Tipo de la aeronave de que se trate.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

Plan de vuelo presentado: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de vuelo repetitivo (RPL): Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Practicante: Es todo aquel personal que, siendo titular de una Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo o de Operador ARO /AIS, se encuentra en entrenamiento en el puesto de trabajo como parte de la instrucción tendiente a lograr su habilitación local o la certificación local de competencia necesaria para el desempeño de su tarea.

Prescripto: Significa que la Autoridad Aeronáutica competente ha emitido una metodología, procedimiento o política por escrito, que es obligatoria cuando se utiliza la palabra "deberá", o discrecional cuando se utiliza la palabra "puede".

Procedimientos extraordinario: procedimiento establecido para el reconocimiento de instrucción, experiencia y/o capacitación técnica Aeronáutica a los fines de la obtención del título de mecánico de mantenimiento de aeronave o de mecánico de equipo radioeléctrico de aeronaves otorgado por un centro de instrucción reconocida para la posterior gestión de la respectiva licencia.

Producto: Aeronave, motor de aeronave o hélice. También indica componentes o artículos (partes, materiales o dispositivos) estandarizados o aprobados por Orden Técnica Estándar (OTE) o por

Aprobación de Fabricación de Partes (AFP). En la Parte 21 se definen las diferentes Clases de productos.

Puesto de trabajo: Para el personal controlador de tránsito aéreo significa una función de Control de Tránsito Aéreo específica, realizada dentro de una Torre de Control, Centro de Control de Área u Oficina de Aproximación y para el personal operador ARO /AIS significa una función de operador, realizada dentro de una dependencia ARO /AIS, Oficina NOTAM Regional o Internacional (NOF) y en el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) Central.

Reconstrucción: Es la reparación de un producto usado que ha sido completamente desarmado e inspeccionado en la misma manera y con las mismas tolerancias que un producto nuevo, de manera tal que todas las partes empleadas en él deberán estar de acuerdo con los planos de producción, tolerancias y límites de vida establecidos para partes nuevas.

Recorrida general (overhaul): Trabajo técnico aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes por haber cumplido el límite de tiempo operacional indicado por el fabricante y/o la DNA, para retornarla a su condición de aeronavegabilidad original.

Región de información de vuelo: Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Reparación: Restitución de una aeronave o producto a las condiciones iniciales según su Certificado Tipo.

Reparación mayor: Significa una reparación:

(1) Que si es realizada en forma incorrecta, puede afectar apreciablemente el peso, balanceo, resistencia estructural, performance, operación de la planta motriz, características de vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad, o que no es realizada de acuerdo a prácticas aceptadas o que no se puede realizar por medio de operaciones elementales, o

(2) que no es realizada de acuerdo a prácticas aceptadas, o

(3) que no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

Reparación menor: Significa una reparación que no es mayor.

Representante Técnico: En una Organización de Mantenimiento habilitada, es el interlocutor válido y responsable profesional frente a la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) para certificar o autorizar a certificar el retorno al servicio de un producto aeronáutico. Es también quien acredita la capacitación y experiencia del personal técnico aeronáutico que se desempeña en la misma, además de otras funciones definidas en las Regulaciones.

Renovación: Acción administrativa, que se realiza después de que una habilitación o aprobación haya caducado, que renueva las atribuciones de las mismas por un período determinado de tiempo, después de haber cumplido los requisitos establecidos.

Requisitos: Condiciones indispensables de conocimientos, experiencia y habilidades, nacionalidad, edad, etc. que debe cumplir una persona para acceder al otorgamiento de un certificado de idoneidad aeronáutica.

Retorno al Servicio: Constancia de que un producto ha sido debidamente inspeccionado luego de un trabajo hecho por otro mecánico o especialista y en la que la persona habilitada declara y certifica que el trabajo fue hecho conforme con las prescripciones de las normativas aplicables y que el producto es aeronavegable. La base de esta certificación es que asegura que todo el mantenimiento requerido sobre un producto ha sido ejecutado y firmado por el personal capacitado y habilitado, dentro de sus respectivas especialidades. Es equivalente a Aprobación para Retorno al Servicio, Vuelta al Servicio, Liberación al Servicio, Liberación de Aeronavegabilidad y Visto Bueno o Conformidad de Mantenimiento.

Servicio automático de información terminal (ATIS): Suministros automáticos de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas.

Servicio de alerta: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo: Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de aeródromo: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación: Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de control de tránsito aéreo: Servicio suministrado con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves y, en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de información aeronáutica: Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Servicio de información de vuelo: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Sistema de aumentación basada en satélites (SBAS): Sistema de aumentación de cobertura amplia en que el usuario recibe la información de aumentación directamente de un transmisor basado en un satélite.

Sistema de aumentación basada en tierra (GBAS): Sistema de aumentación de cobertura limitada en que el usuario recibe la información de aumentación directamente de un transmisor basado en tierra.

Supervisar: Responsabilidad de verificar que la tarea ha sido realizada correctamente, por personal idóneo y de acuerdo con los datos técnicos, métodos, técnicas o prácticas aprobados, aceptados o convalidados por la Autoridad Aeronáutica competente. En lo relativo al mantenimiento aeronáutico, no implica el retorno al servicio del producto al que se le realiza la tarea.

Supervisor: Persona que supervisa, distribuye tareas, entrena, corrige y acredita con su firma en el documento de control la corrección de la tarea realizada y que fue designado para cumplir tal función según lo establecido en el manual aprobado de la organización.

Tarea: Acciones que se ejecutan como parte de un trabajo. En lo referente al mantenimiento aeronáutico la realización de una tarea implica la firma por parte del ejecutor responsable en el documento de control del mantenimiento realizado.

Trabajo: Conjunto de tareas complementarias entre sí y ejecutadas para la producción o el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración de un producto determinado.

Trabajo bajo supervisión: Es el que se realiza bajo el control y supervisión directa del titular de un certificado de idoneidad aeronáutico. En el caso del mantenimiento aeronáutico, supervisa un mecánico con atribuciones adecuadas para la tarea en ejecución y es él quien firma y certifica la corrección de la tarea ejecutada. Ver Parte 43.3(d).

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

SUBPARTE A - GENERALIDADES.

- 65.1 Aplicación
- 65.3 Titular de licencia extranjera
- 65.5 Reservado
- 65.7 Reservado
- 65.9 Supresión de licencias y certificados de competencia
- 65.11 Solicitud y emisión de certificados de idoneidad aeronáuticos.
- 65.12 Actos relacionados con el alcohol y drogas
- 65.13 Certificado provisorio de licencia, certificado de competencia o habilitación
- 65.15 Vigencia de la licencia, certificado de competencia o habilitación
- 65.16 Cambio de nombre. Reposición de licencia o certificado de competencia por pérdida o deterioro.
- 65.17 Examen. Procedimientos generales
- 65.18 Examen teórico de conocimientos. Engaño u otra conducta ilícita en los exámenes
- 65.19 Examen posterior a la reprobación
- 65.21 Falsificación, reproducción o alteración de certificados, historiales, informes o registros.
- 65.23 Revocación, suspensión o limitación de licencias, certificados de competencia o habilitaciones
- 65.25 Cambio de domicilio

65.1 Aplicación

(a) Esta Parte establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de licencias y certificados de competencia para el personal aeronáutico que no pertenezca a la tripulación de vuelo, sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales son necesarias, las atribuciones y limitaciones que corresponden a su titular. Los certificados de idoneidad aeronáutica a que se refiere esta Parte son:

- (1) Licencias:
 - (i) Controlador de Tránsito Aéreo. (Subparte B).
 - (ii) Despachante de Aeronave. (Subparte C).
 - (iii) Mecánico de Mantenimiento de Aeronave. (Subparte D).
 - (iv) Operador del Servicio de Información Aeronáutica (Subparte G).
 - (v) Operador de Estación Aeronáutica (H)
 - (vi) Jefe de Aeródromo. (Subparte I).
 - (vi) Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave. (Subparte J)
- (2) Certificados de Competencia:
 - (i) Plegador de Paracaídas. (Subparte F).
 - (ii) Certificador Aeronáutico. (Subparte K).
 - (iii) Especialista de Mantenimiento. (Subparte L).
 - (iv) Prestación del Servicio de Rampa. (Subparte M).
 - (v) Jefe de Aeródromo Público sin Servicios de Tránsito Aéreo. (Subparte N).
 - (vi) Instructor de Vuelo por Instrumentos en Adiestrador Terrestre. (Subparte O).

65.3 Titular de licencia extranjera.

(a) Excepto para las licencias de Controlador de Tránsito Aéreo, Operador del Servicio de Información Aeronáutica y Jefe de Aeródromo, a toda persona que no sea ciudadana argentina o extranjero no residente en el país, se le podrá otorgar una licencia o certificado de competencia fuera de la República Argentina con las debidas limitaciones:

(1) Según los Acuerdos suscriptos entre el Estado de emisión y la Nación Argentina y/o sujetos al principio de reciprocidad,

(2) Siempre que no exista orden en contrario en el Estado de emisión de tal documento aeronáutico, y

(3) Solamente cuando la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) considere que dicho documento aeronáutico es necesario para la continuidad de la aeronavegabilidad de una aeronave civil con matrícula argentina, y

(4) Si reúne la totalidad de los requisitos que se prescriben para su obtención.

(b) El tiempo máximo para la utilización de tal licencia o certificado de competencia será fijado por la Autoridad Aeronáutica competente.

65.5 Reservado

65.7 Reservado

65.9 Supresión de licencias, certificados de competencia y habilitación

(a) Los siguientes certificados de idoneidad aeronáutica dejarán de emitirse:

(1) La licencia de Mecánico de Aviónica dejará de emitirse a partir de la emisión de esta Parte. Los actuales titulares y los futuros egresados de cursos de Instrucción Reconocida de Mecánico de Aviónica accederán directamente a la licencia de Mecánico de Equipos Radioeléctrico de Aeronave (MERA) con la Habilitación de Aviónica inscrita en ella.

(2) El Certificado de Competencia de Especialista en Estructuras de Planeador y/o Motoplanoador, dejará de emitirse a partir de la emisión de esta Parte Los actuales titulares retendrán sus atribuciones.

(3) Las habilitaciones de Motores de Aviación Categorías A y B para Mecánicos de Mantenimiento de Aeronave dejarán de emitirse a partir de la emisión de esta Parte.

65.11 Solicitud y emisión de certificados idoneidad aeronáuticos

(a) La solicitud para una licencia, certificado de competencia o habilitación deberá ser realizada de la manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica, la persona que tenga suspendida la licencia o certificado de competencia no podrá solicitar ninguna habilitación a ser agregada a dicha licencia o certificado de competencia, durante el período de suspensión, y

(c) La persona cuya licencia o certificado de competencia haya sido revocado, no podrá solicitar ninguna habilitación, durante el período de un año a partir de la fecha de revocación.

65.12 Actos relacionados con el alcohol y drogas.

(a) La violación intencional de cualquier ley, reglamentación, o disposición relacionada con la posesión, transporte o contrabando de sustancias psicoactivas o estimulantes, será motivo para:

(1) Suspender o revocar la licencia o certificado de competencia, luego de poseer la resolución de la Autoridad Judicial competente, y

(2) Rechazar la solicitud para la obtención de cualquier licencia, certificado de competencia o habilitación adicional mencionadas en esta Parte por un período de hasta un año a partir de la fecha de la resolución judicial.

(b) Todo aquel que tuviera sospecha razonable que alguna persona que cumple funciones relacionadas con la presente Regulación se encontrare bajo los efectos del alcohol o drogas, previo a la iniciación o durante la realización de sus funciones, deberá:

(1) Informar tal circunstancia a la autoridad competente en forma inmediata, a fin que ésta adopte las medidas pertinentes.

65.13 Certificado provisorio de licencia, certificado de competencia o habilitación

(a) A toda persona que haya completado satisfactoriamente la totalidad de los requisitos establecidos para la obtención de una licencia, certificado de competencia o habilitación, la Autoridad Aeronáutica competente (DHA) otorgará un certificado provisorio, con una vigencia de no más de 90 días.

(b) El certificado provisorio caducará cuando:

- (1) Finalice el plazo de validez establecido en él, o
- (2) El solicitante reciba el documento definitivo.

65.15 Vigencia de la licencia, certificado de competencia o habilitación

(a) Las licencias, certificados de competencia o habilitaciones otorgadas bajo esta Parte o normas anteriores son de carácter permanente, pero el ejercicio de las atribuciones pierde vigencia cuando el titular no cumple con las exigencias establecidas para cada caso, o cuando:

- (1) El Certificado de Habilitación Psicofisiológico está vencido por la fecha, o
- (2) El titular conoce o sospecha que sus aptitudes psicofísicas no le posibilitan ejercer sus atribuciones, o
- (3) No mantiene la experiencia reciente establecida para cada función de especialidad aeronáutica, o
- (4) Esté cumpliendo una sanción aeronáutica, o
- (5) Se constate que fue obtenida ilegalmente, o se haya cometido un error en su emisión.

(b) La comisión de un acto ilícito por parte de cualquier persona constituye la base para suspender o revocar cualquier certificado de idoneidad aeronáutica en posesión de dicha persona.

65.16 Cambio de nombre. Reposición de licencia o certificado de competencia por pérdida o deterioro.

(a) Cambio de Nombre: El titular de un documento de idoneidad aeronáutica emitida según esta Parte o normas anteriores que hubiera cambiado de nombre o apellido y solicite incorporarlos al mismo, deberá presentar ante la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) del Comando de Regiones Aéreas (CRA), sito en la Av. De los Inmigrantes 2048 CP 1104 Ciudad Autónoma de Buenos Aires solicitud acompañada de la siguiente documentación:

- (1) Copia de la orden judicial u otro documento legal que certifique el cambio de nombre o apellido.
- (2) Completar y firmar los formularios correspondientes.
- (3) Abonar el arancel establecido, y
- (4) Devolver a la Autoridad Aeronáutica el /los documentos aeronáuticos a los cuales cambió el nombre o apellido.

(b) Pérdida o Deterioro: El titular de una licencia o de un certificado de competencia emitido según esta Parte o normas anteriores, que gestione un nuevo documento por la pérdida o destrucción del original, podrá solicitarlo personalmente o por correo ante la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) en la dirección indicada en el párrafo (a) de esta sección, y en el caso del Certificado de Habilitación Psicofisiológica podrá solicitarlo personalmente o por correo ante el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), sito en Avenida Belisario Roldán 4551 CP 1425 Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o en los Centros auxiliares ubicados en las ciudades de Comodoro Rivadavia (Prov. Santa Cruz), Córdoba (Prov. Córdoba), Villa Reynolds (Prov. San Luis) y Mendoza (Prov. Mendoza), debiendo presentar en ambos casos lo siguiente:

(1) Una nota de solicitud que contenga el nombre y número del documento aeronáutico, el número del legajo aeronáutico, la dirección postal permanente (Incluyendo Código Postal), la fecha y lugar de nacimiento de su titular y toda otra información que facilite el trámite,

(2) Completar y firmar los formularios correspondientes.

(3) Abonar el arancel establecido.

(4) Cuando el cambio se produzca por deterioro, se deberá devolver el documento deteriorado como constancia de la solicitud, y

(5) Cuando el cambio se produzca por pérdida, se deberá adjuntar la constancia de la denuncia o exposición ante la autoridad policial.

65.17 Exámenes. Procedimientos generales.

(a) Los exámenes establecidos, son llevados a cabo en fechas, lugares, y por personas designadas por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El porcentaje mínimo de aprobación para cada examen es del 70%.

65.18 Examen teórico de conocimientos. Engaño u otra conducta ilícita en los exámenes.

(a) Ninguna persona que solicite un examen escrito de conocimientos podrá:

- (1) Copiar o retirar intencionalmente una prueba escrita del lugar del examen.
- (2) Dar o recibir de otros, cualquier parte o copia de la prueba.
- (3) Dar o recibir ayuda sobre la prueba mientras la misma se está llevando a cabo;
- (4) Rendir cualquier parte de la prueba en nombre de otra persona.
- (5) Ser representado o representar a otra persona para la prueba.
- (6) Usar cualquier material o ayuda durante el período en que la prueba se está llevando a cabo, a menos que esté específicamente autorizado por el examinador.

(b) Una persona a quien el examinador denuncia por haber cometido un acto ilícito determinado en (a) de esta Sección, se lo considerará, por el período de un año a partir de la fecha de haber cometido dicho acto, imposibilitado para:

(1) Solicitar una licencia, habilitación o autorización otorgada según esta Regulación; o

(2) Solicitar y presentarse a cualquier examen de conocimientos establecidos por esta Regulación.

65.19 Examen posterior a la reprobación.

(a) Una persona que haya reprobado un examen escrito, oral o práctico, para obtener certificado de idoneidad aeronáutica, podrá solicitar ser nuevamente reexaminado:

(1) Después de 30 días a partir de la fecha en la que el postulante no aprobó el examen; o

(2) Antes de los 30 días si el postulante presenta una declaración firmada por un instructor habilitado para el área requerida, certificando que dicho instructor ha impartido la instrucción adicional al postulante, en cada una de las materias desaprobadas y que el mencionado instructor considera que el postulante está en condiciones de rendir un nuevo examen.

65.21 Falsificación, reproducción o alteración de certificados, historiales, informes y registros.

(a) Ninguna persona puede realizar o permitir que se haga:

(1) Una declaración fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier solicitud para emisión de un documento de idoneidad aeronáutica.

(2) Un ingreso fraudulento o intencionalmente falso en cualquier historial, registro o informe que sea requerido para demostrar el cumplimiento con cualquier requisito para la obtención de una licencia, certificado de competencia o habilitación.

(3) Una reproducción, con propósito fraudulento, o una alteración de cualquier documento de idoneidad aeronáutica.

(4) Dar lugar, ocasionar intencionalmente o participar en cualquier acto prohibido de acuerdo a esta Sección.

65.23 Revocación, suspensión o limitación de licencias, certificados de competencia y habilitaciones.

(a) Toda licencia, certificado de competencia, y habilitación en poder de un titular, podrá ser suspendida o revocada o limitada en sus atribuciones si la Autoridad Aeronáutica competente encuentra que dicha persona ha cometido un acto ilícito relacionado con la misma o cuando considere con clara evidencia que una persona ha ejecutado o estuvo comprometida en una o más de las siguientes actividades:

(1) No ejecutó las funciones o tareas requeridas ni informó tal hecho al usuario o a la organización que las requirió o a la que pertenecía,

(2) Fue negligente en el ejercicio de sus atribuciones,

(3) Falsificó, reprodujo fraudulentamente o alteró certificados, historiales, informes o registros.

(4) Certificó el cumplimiento conociendo que lo especificado en el certificado no había sido correctamente ejecutado o no se había verificado que el mismo hubiera sido efectuado,

(5) Ejerció sus atribuciones o emitió un certificado cuando se encontraba bajo los efectos adversos del alcohol o las drogas.

(6) El titular rehúsa cumplir, si así se requiere, un control de conocimientos y/o pericia.

(b) A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente, la persona que tenga suspendida la licencia no podrá solicitar ninguna habilitación a ser agregada a la misma durante el período de suspensión, y

(c) La persona cuya licencia, habilitación o certificado de competencia haya sido revocado no podrá solicitar el mismo u otro documento equivalente durante el período de un (1) año a partir de la fecha de revocación y a menos que demuestre que los motivos que dieron origen a la revocación no producirán más efectos, han prescrito o fueron superados en forma definitiva.

65.25 Cambio de domicilio.

(a) El titular de una licencia que haya realizado un cambio de su domicilio declarado anteriormente, tiene la obligación de informar personalmente o por correo, dentro de los 30 días de producido este hecho a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) del Comando de Regiones Aéreas (CRA), sito en la Av. De los Inmigrantes 2048 C.P. 1104 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

SUBPARTE C – LICENCIA DE DESPACHANTE DE AERONAVE.

65.51 Aplicación

65.53 Requisitos para el otorgamiento

65.55 Requisitos de conocimientos Teóricos

65.57 Tipo de Habilitaciones

65.59 Atribuciones y limitaciones

65.51 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos que deberá satisfacer el solicitante de la Licencia de Despachante de Aeronave (D.A.E.), las condiciones de otorgamiento, sus habilitaciones, atribuciones y limitaciones.

65.53 Requisitos para el otorgamiento

(a) Toda persona que solicite la licencia de Despachante de Aeronave, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- (1) Ser mayor de edad.
- (2) Ser argentino nativo, naturalizado, por adopción, o extranjero.
- (3) Haber aprobado el ciclo de estudios secundarios o Educación Polimodal completo o equivalente reconocido por la Autoridad competente.
- (4) Poder leer, hablar, escribir y entender correctamente el idioma español.
- (5) Aprobar el curso de Instrucción Reconocida para Despachante de Aeronave.
- (6) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase III emitido según la Parte 67.

65.55 Requisitos de Conocimientos Teóricos

(a) La persona que requiera una Licencia de Despachante, deberá aprobar las exigencias establecidas por la autoridad aeronáutica en el Curso de Instrucción Reconocida para Despachantes de Aeronave.

65.57 Tipos de habilitaciones y Requisitos:

(a) Habilitación CLASE A (DAE-A)

Se otorgará la habilitación clase A: aquellos despachantes que cumplan funciones en oficinas de despacho (manual o mecanizado) o en oficinas centros de despacho sistematizados autorizados.

Requisitos

(1) Haber recibido, por parte de una persona titular de la licencia de Despachante de Aeronave y con no menos de 3 años de experiencia en el desempeño de sus funciones de despacho y/o control operacional, la instrucción teórica específica y el entrenamiento para la tarea que realizará, que como mínimo será de 90 días realizando tareas auxiliares bajo supervisión.

(2) Haber aprobado el entrenamiento para el tipo de aeronave en la que realizará el despacho.

(3) Saber efectuar un análisis operacional aceptable de las condiciones atmosféricas reinantes valiéndose de una serie de mapas y partes meteorológicos diarios; saber proporcionar un informe operacionalmente válido sobre las condiciones meteorológicas prevalentes en las inmediaciones de una ruta aérea determinada; saber evaluar las tendencias meteorológicas que afectan el transporte aéreo, especialmente en relación con los aeródromos de destino y de alternativa.

(4) Saber determinar la trayectoria de vuelo óptima correspondiente a un tramo determinado y saber elaborar en forma manual o por computadora planes de vuelo precisos, el correspondiente peso y balanceo de la aeronave, saber ejercer control de la carga y de las restricciones relativas a mercancía peligrosas.

(5) Saber proporcionar la supervisión operacional y la asistencia necesaria a los vuelos en condiciones meteorológicas adversas, reales o simuladas.

(b) Habilitación CLASE B (DAE-B)

Se otorgará la habilitación clase B; a aquellos despachantes que cumplan funciones en oficinas de despacho (manual o mecanizado) o centros de despacho autorizados y que confeccionen manifiesto de peso y balanceo.

Requisitos

(1) Haber recibido, por parte de una persona titular de la licencia de Despachante de Aeronave y con no menos de 3 años de experiencia en el desempeño de funciones la instrucción teórica específica para la tarea que realizará, que como mínimo será de 30 días realizando tareas bajo supervisión.

(2) Haber aprobado el entrenamiento para el tipo de aeronave en la que realizará el despacho.

(3) Elaborar en forma manual o por computadora, peso y balanceo de la aeronave, planificación de la carga, aspectos estructurales de la carga de la aeronave, limitaciones y restricciones relativas a mercancías peligrosas.

(a) Habilitación CLASE C (DAE-C)

Se otorgará la habilitación clase C; a aquellos despachantes que cumplan funciones en oficinas que dependan de centros de despacho autorizados por la Autoridad Aeronáutica, supervisarán la estiba, carga y centrado de la aeronave.

Requisitos

(1) Haber recibido por parte de una persona titular de la licencia de Despachante de Aeronave y con no menos de 3 años de experiencia en el desempeño de funciones la instrucción teórica específica para la tarea que realizará, que, como mínimo será de 30 días realizando tareas bajo supervisión.

(2) Haber aprobado el entrenamiento para el tipo de aeronave en la que realizará el despacho.

(3) Ejercer la supervisión de estiba y centrado, para la confección mecanizada del peso y balanceo de la aeronave, control de la carga incluyendo las restricciones relativas al transporte de mercancías peligrosas.

Prueba de Pericia

(a) Finalizado el período de entrenamiento el aspirante a los tipos de habilitaciones para la Licencia de Despachante de Aeronave, será evaluado por un Inspector de la especialidad designado por la Autoridad Aeronáutica competente,

65.59 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: El titular de una licencia de Despachante de Aeronave podrá:

(1) Prestar servicios en calidad de tal, con respecto a toda área para la cual haya satisfecho los requisitos establecidos en la Habilitación correspondiente. (Clase A; B y C).

(2) Organizar el despacho y operación de las aeronaves para las cuales hubiera realizado y aprobado el curso.

(3) Ejercer la supervisión de la carga y estiba de las aeronaves.

(b) Limitaciones: El titular de una licencia de Despachante de Aeronave que permanezca 12 meses sin realizar actividad de despacho, deberá:

- (1) Antes de reiniciar la misma, será rehabilitado en la clase por un Inspector de la especialidad.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

SUBPARTE D - LICENCIA DE MECANICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVE (MMA).

65.71 Requisitos para el otorgamiento.

65.73 Habilitaciones.

65.75 Atribuciones y limitaciones generales

65.77 Habilitación de MMA - Categoría A

65.79 Atribuciones y limitaciones.

65.81 Habilitación de MMA - Categoría B

65.84 Atribuciones y limitaciones.

65.85 Habilitación de MMA - Categoría C

65.87 Atribuciones y limitaciones.

65.71 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Toda persona que solicite la licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- (1) Tener 18 años de edad cumplidos.
- (2) Haber aprobado el ciclo primario o Educación General Básica (EGB) completa o equivalente reconocido por la Autoridad de educación competente.
- (3) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender el idioma español.
- (4) Poseer el Certificado Psicofisiológico Clase III, emitido según la Parte 67, y

(5) Aprobar el curso de Instrucción Reconocida para Mecánico de Mantenimiento de Aeronave impartido por un Centro de Instrucción habilitado por la Autoridad Aeronáutica competente o satisfacer los requisitos correspondientes del Procedimiento Extraordinario para el reconocimiento de estudios técnicos, capacitación y experiencia.

65.73 Habilitaciones

(a) Las siguientes Habilitaciones podrán ser inscriptas a la licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave (MMA):

- (1) Habilitación de MMA - Categoría A.
- (2) Habilitación de MMA - Categoría B.
- (3) Habilitación de MMA - Categoría C.

(b) A partir del 01-ENERO-07, previo al otorgamiento de la primera Habilitación, cualquiera sea ésta, se deberá aprobar la evaluación oral y práctica de pericia y conocimientos ante la Autoridad Aeronáutica competente.

65.75 Atribuciones y limitaciones generales.

(a) Atribuciones generales:

(1) El titular de una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave sin Habilitación, estará facultado para realizar tareas en mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones de productos aeronáuticos exclusivamente bajo la supervisión del titular de una Licencia de MMA con Habilitación y con atribuciones correspondientes para tales tareas.

(1) El titular de una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave con Habilitación estará facultado para realizar y supervisar mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones de aeronaves, sus células, motores, hélices y dispositivos sujeto a:

- (i) Las atribuciones y limitaciones que le confiere la respectiva Habilitación,
- (ii) La capacitación y experiencia acreditada,
- (iii) Los alcances de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y
- (iv) Las funciones que le fueron asignadas.

(2) Podrá certificar el retorno al servicio de los productos aeronáuticos y en los Niveles para los cuales está habilitado sólo cuando se desempeñe como Representante Técnico o esté expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y dentro de sus alcances.

(b) Limitaciones generales:

(1) Ningún titular de una licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave sin Habilitación podrá desempeñarse como supervisor o inspector ni certificar el retorno al servicio de productos aeronáuticos.

(2) Ningún titular de una licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave podrá ejercer sus atribuciones a menos que:

- (i) Se encuentre empleado o contratado por una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada, con alcances adecuados y cumpla las funciones asignadas por ésta.
- (ii) En relación al producto aeronáutico y a las tareas asignadas, conozca, comprenda y cumpla con las normativas de aeronavegabilidad, con las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y las aprobadas o aceptadas por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA), y
- (iii) En relación a su capacitación y experiencia, acredite:

A - Haber recibido previamente, mediante cursos y/o entrenamiento en el trabajo, la capacitación requerida por la Autoridad Aeronáutica competente sobre los productos y en los Niveles en los que ejercerá sus tareas. En caso de no existir tales cursos, deberá acreditar 18 meses de experiencia trabajando bajo supervisión de un MMA habilitado en la marca y modelo del producto del que se trate, o de productos de similar tecnología, y

B – Para poder trabajar sobre helicópteros deberá haber aprobado el curso de Instrucción Reconocida de Especialista en Helicópteros, o haber aprobado el examen correspondiente ante la Autoridad Aeronáutica, y

C - Para poder supervisar un trabajo deberá haber realizado anteriormente el mismo trabajo en forma satisfactoria. En su defecto, deberá realizarlo bajo supervisión de un MMA con experiencia previa en éste, y

D - Excepto para el personal que ha de trabajar bajo supervisión, haber trabajado o supervisado a otros mecánicos o desempeñado funciones de conducción o de capacitación sobre el mantenimiento de tales productos u otros de tecnología equivalente al menos 6 meses dentro de los 24 meses precedentes. En su defecto, acreditar un curso recurrente o haber aprobado una evaluación teórica y práctica ante la Organización de Mantenimiento Aeronáutico en que se desempeña, y

(iv) Se halle registrado en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).

(3) Para certificar retorno al servicio de productos aeronáuticos deberá tener al menos 21 años de edad.

65.77 Habilitación de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave - Categoría A

(a) Son requisitos para la obtención de la Habilitación Categoría A haber aprobado el examen prescripto en 65.73 (b) y:

(1) Ser titular de la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave y acreditar como mínimo dos (2) años de experiencia en el ejercicio de su Licencia trabajando bajo la supervisión de un MMA con atribuciones adecuadas, o

(2) El personal que accedió a su licencia siguiendo el Procedimiento Extraordinario deberá acreditar una experiencia equivalente de al menos cuatro (4) años adquirida en una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada o reconocida o en un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico de las FFAA o FFSS.

65.79 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar y supervisar mantenimiento preventivo y mantenimiento (exceptuando reparaciones mayores) en aeronaves de hasta 2.000 Kgs. de peso máximo de despegue, sus motores, hélices y partes.

(2) Realizar mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones (exceptuando reparaciones mayores y alteraciones mayores) en aviones y en helicópteros y en sus motores, hélices y partes.

(3) Realizar reemplazos y controles operativos o de servicio simples (auto-test o con tester embarcado o de rampa) de sistemas, equipos y accesorios radioeléctricos y de aviónica instalados a bordo de aeronaves que estén dentro de sus facultades.

(4) Realizar o supervisar mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones (exceptuando reparaciones mayores y alteraciones mayores) en instrumentos Clase I, II y III y en accesorios Clase I y II, según la capacitación y el entrenamiento específico acreditado.

(5) Certificar el retorno al servicio de aeronaves de hasta 2.000 Kgs. de peso máximo de despegue y de motores Clase I, sólo cuando disponga de más de dos (2) años de experiencia sobre los mismos y se halle expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y dentro de los alcances de ésta.

(b) Limitaciones: Además de las limitaciones generales correspondientes a su Licencia, tiene las siguientes:

(1) No podrá certificar el retorno al servicio de aeronaves potenciadas a turbina, ni de aeronaves de más de 2.000 Kgs. de peso máximo de despegue.

(2) No podrá aplicar sus atribuciones sobre aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue o potenciados a turbina o sobre helicópteros, a menos que acredite la aprobación del respectivo curso de Instrucción Reconocida y dos (2) años de experiencia trabajando bajo la supervisión de un MMA con alcances adecuados en la misma marca y modelo.

(3) No podrá aplicar sus atribuciones sobre motores Clases II ó III ni sobre hélices Clase II, a menos que acredite la aprobación del respectivo curso de Instrucción Reconocida y dos (2) años de experiencia trabajando bajo la supervisión de un MMA con alcances adecuados en la misma marca y modelo.

(4) No está facultado para realizar tareas complejas de mantenimiento, reconstrucción ni alteraciones en los sistemas, equipos y accesorios radioeléctricos o de aviónica de abordó. Solo puede efectuar el montaje y desmontaje y controles operativos o de servicio simples de aquellos para los cuales acredite haber recibido capacitación y siempre que no involucren tareas de mantenimiento adicionales en los mismos.

65.81 Habilitación de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave - Categoría B

(a) Son requisitos para la obtención de la Habilitación Categoría B ser titular de la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave, haber aprobado el examen prescripto en 65.73 (b) y:

(1) Disponer de la Habilitación Categoría A y acreditar más de un (1) año de experiencia en el ejercicio de ésta, o

(2) Acreditar una experiencia de tres (3) años trabajando bajo supervisión de un MMA con alcances adecuados, o

(3) El personal que accedió a su licencia siguiendo el Procedimiento Extraordinario deberá acreditar una experiencia equivalente de al menos seis (6) años adquirida en una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada o reconocida o en un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico de las FFAA o FFSS.

65.83 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Todas las atribuciones correspondientes a la Habilitación Categoría A, y

(2) Supervisar mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones (exceptuando reparaciones mayores y alteraciones mayores) en aviones de hasta 5.700 Kgs. y en helicópteros de hasta 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue y en sus motores, hélices y partes.

(3) Supervisar mantenimiento preventivo en aviones de más de 5.700 Kgs. y en helicópteros de más de 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue y en sus motores, hélices y partes.

(4) Realizar y supervisar mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones (exceptuando reparaciones mayores y alteraciones mayores) en instrumentos Clases I, II y III y en accesorios Clases I y II, según la capacitación y el entrenamiento específico acreditado.

(5) Certificar el retorno al servicio de aviones de hasta 5.700 Kgs. y de helicópteros de hasta 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue y de sus motores, hélices y partes, cuando se desempeñe como

Representante Técnico o se halle expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada en la que se desempeña y dentro de sus alcances.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales correspondiente a su licencia, tiene las siguientes:

(1) No podrá aplicar atribuciones de supervisión o de retorno al servicio:

(i) Sobre aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, o potenciados a turbina, o sobre helicópteros, a menos que acredite doce (12) meses de trabajo adicional a lo requerido para la Categoría A, en la marca y modelo para el que fue capacitado. Para las siguientes aeronaves de porte y de tecnologías equivalentes deberá acreditar la aprobación del curso correspondiente y seis (6) meses de trabajo en la aeronave en cuestión.

(ii) Sobre motores Clases II ó III y sobre hélices Clase II, a menos que acredite la aprobación del respectivo curso de Instrucción Reconocida y tres (3) años de experiencia en la marca y modelo que se trate, los dos (2) primeros trabajando bajo la supervisión de un MMA con alcances adecuados.

(iii) Sobre instrumentos y accesorios, a menos que acredite tres (3) años de experiencia sobre los mismos u otros de tecnología equivalente.

(2) Para los que obtuvieron la Categoría B sin acreditar experiencia en aviones de hasta 5.700 Kgs. o en helicópteros de hasta 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue, no podrán aplicar atribuciones de supervisión o de retorno al servicio sobre ellos a menos que acrediten dos (2) años de experiencia trabajando en los mismos.

(3) No está facultado para realizar ni supervisar tareas complejas de mantenimiento o de alteración en los sistemas, equipos y accesorios radioeléctricos o de aviónica de abordó. Sólo puede efectuar el montaje y desmontaje y controles operativos o de servicio simples de aquellos para los cuales acredite haber recibido capacitación y siempre que no involucren tareas de mantenimiento adicionales en los mismos.

65.85 Habilitación de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave - Categoría C

(a) Son requisitos para la obtención de la Habilitación Categoría C ser titular de la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave, haber aprobado el examen prescripto en 65.73 (b) y:

(1) Disponer de la Habilitación Categoría B y acreditar más de dos (2) años de experiencia en el ejercicio de ésta, o

(2) Acreditar una experiencia de cinco (5) años trabajando bajo supervisión de un MMA con alcances adecuados, o

(3) El personal que accedió a su licencia siguiendo el Procedimiento Extraordinario deberá acreditar una experiencia equivalente de al menos ocho (8) años adquirida en una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada o reconocida o en un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico de las FFAA o FFSS.

65.87 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Todas las atribuciones correspondientes a las Habilitaciones Categorías A y B, incluyendo reparaciones mayores y alteraciones mayores, y

(2) Supervisar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones en aviones de más de 5.700 Kgs. y en helicópteros de más de 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue, sus motores, hélices y partes, para los cuales hubiese aprobado cursos de Instrucción Reconocida, limitado por sus contenidos.

(3) Supervisar reemplazos y controles operativos o de servicio simples (auto-test o con tester embarcado o de rampa) de sistemas, equipos y accesorios radioeléctricos y de aviónica instalados a bordo de las aeronaves que estén dentro de sus facultades.

(4) Certificar el retorno al servicio de las aeronaves para las cuales está facultado y de sus motores, hélices y dispositivos, sólo cuando se desempeñe como Representante Técnico o se halle expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y dentro de los alcances de la misma.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales correspondiente a su Licencia, tiene las siguientes:

(1) No podrá aplicar atribuciones de supervisión y retorno al servicio:

(i) Sobre aviones de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, o potenciados a turbina, o sobre helicópteros, o sobre motores Clase III, o sobre hélices Clase II, a menos que acredite tres (3) años de experiencia en la marca y modelo para el que fue capacitado. Para los siguientes productos de porte o Clase y de tecnologías equivalentes deberá acreditar la aprobación del curso correspondiente y doce (12) meses de trabajo en los mismos.

(ii) Sobre instrumentos y accesorios, a menos que acredite tres (3) años de experiencia sobre los mismos u otros de tecnología equivalente.

(2) Para los que obtuvieron la Categoría C sin acreditar experiencia en aviones de hasta 5.700 Kgs. o en helicópteros de hasta 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue, no podrán aplicar atribuciones de supervisión o de retorno al servicio sobre ellos a menos que acrediten dos (2) años de experiencia trabajando en los mismos.

(3) No está facultado para realizar ni supervisar tareas complejas de mantenimiento ni de alteración en los sistemas, equipos y accesorios radioeléctricos o de aviónica de abordó. Sólo puede efectuar el montaje y desmontaje y controles operativos o de servicio simples de aquellos para los cuales acredite haber recibido capacitación y siempre que no involucren tareas de mantenimiento adicionales en los mismos.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

SUBPARTE E - Reservado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

SUBPARTE F - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PLEGADOR DE PARACAIDAS

65.111 Requerimiento de Certificado de competencia de plegador de paracaídas.

65.113 Requisitos para el otorgamiento

65.115 Plegador de paracaídas. Requisitos de experiencia, conocimientos y pericia

65.117 Reservado

65.119 Plegador experto de paracaídas. Requisitos de experiencia, conocimiento y pericia

65.121 Habilitaciones adicionales

65.123 Requisitos para habilitaciones adicionales

65.125 Atribuciones

65.127 Instalaciones y equipo

65.129 Limitaciones

65.131 Registros

65.133 Sello

65.111 Requerimiento de certificado de competencia de plegador de paracaídas

(a) Ninguna persona deberá plegar, mantener o alterar cualquier paracaídas personal para uso de emergencia en relación con aeronaves civiles (incluyendo el paracaídas auxiliar) de un conjunto de un solo arnés y de dos velámenes, teniendo al menos un velamen principal y un velamen auxiliar-reserva aprobado, a menos que sea titular de un certificado de competencia apropiado vigente y habilitación correspondiente otorgada en virtud de esta subparte y cumpla con la sección 65.127 a la 65.133.

(b) La persona que no posea dicho certificado de competencia podrá plegar el paracaídas principal (velamen) de un conjunto de un solo arnés y de dos velámenes para uso personal en saltos intencionales.

(c) Toda persona titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas permitirá ser inspeccionado por la Autoridad Aeronáutica competente, o representante de la ley.

(d) En virtud de esta parte, se otorgan las siguientes habilitaciones para el Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas:

(1) Plegador de Paracaídas.

(2) Plegador Experto de Paracaídas.

(e) Las secciones 65.127 a la 65.133 no se aplican a los paracaídas plegados, mantenidos o alterados para uso de las Fuerzas Armadas.

65.113 Requisitos para el otorgamiento

(a) Son requisitos para el otorgamiento del Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas:

(1) Tener 18 años cumplidos.

(2) Ser capaz de hablar, leer, escribir, y entender el idioma español.

(3) Haber aprobado ciclo primario o la Educación General Básica (EGB) completa, o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(4) Cumplir con las secciones de esta subparte que correspondan al certificado de competencia y habilitación solicitada.

65.115 Plegador de paracaídas. Requisitos de experiencia, conocimientos y pericia

(a) El aspirante a un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas deberá:

(1) Presentar antecedentes satisfactorios a la Autoridad Aeronáutica competente, que ha plegado por lo menos 20 paracaídas de cada tipo para el cual requiere la habilitación, de acuerdo con las instrucciones del fabricante y bajo la supervisión de un titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas que esté habilitado a los tipos de paracaídas a los cuales supervisa.

(b) Rendir ante la autoridad aeronáutica un examen escrito relacionado con un paracaídas de uso común sobre:

(1) Su construcción, plegado y mantenimiento;

(2) Las instrucciones del fabricante;

(3) Reglas de esta Subparte; y

(c) Cumplida la experiencia práctica requerida, rendir un examen para demostrar su habilidad para plegar y efectuar el mantenimiento del tipo de paracaídas para el cual requiere la Habilitación.

65.117 Reservado

65.119 Plegador experto de paracaídas. Requisitos de experiencia, conocimiento y pericia

(a) El aspirante a un Certificado de Competencia de Plegador Experto de Paracaídas deberá:

(1) Presentar antecedentes satisfactorios a la Autoridad Aeronáutica competente, que tiene por lo menos 3 años de experiencia como Plegador de Paracaídas y que ha plegado satisfactoriamente un mínimo de 100 paracaídas de cada tipo para los cuales está habilitado de acuerdo a las instrucciones del fabricante, como titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas con habilitaciones apropiadas; o

(2) Bajo la supervisión del titular de un Certificado de Competencia y Habilitación correspondiente o con una habilitación militar apropiada. Para cumplir con los requisitos de este párrafo, el postulante puede combinar la experiencia especificada en (a) (1) y (2) de esta Sección.

(b) Si el postulante no es titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas, rendir un examen escrito, en relación con los tipos de paracaídas comúnmente usados, sobre:

(1) Su construcción, plegado y mantenimiento;

(2) Las instrucciones del fabricante; y

(3) Reglas de esta Subparte.

(c) Rendir examen oral y práctico para demostrar su habilidad para plegar y mantener al menos 2 tipos de paracaídas comúnmente utilizados, y para los cuales cuente con la correspondiente habilitación.

65.121 Habilitaciones adicionales

(a) Para el desempeño de las atribuciones de estos certificados de competencia, se otorgarán las siguientes habilitaciones:

(1) Paracaídas de Asiento.

(2) Paracaídas de Espalda.

(3) Paracaídas de Pecho.

(b) El titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas que cumple con los requisitos para el otorgamiento del Certificado de Competencia de Plegador Experto de Paracaídas tendrá derecho a tal documento de idoneidad aeronáutica y las habilitaciones inscritas en su Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas.

65.123 Requisitos para habilitaciones adicionales

(a) El titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas o Certificado de Competencia de Plegador Experto de Paracaídas que solicita una habilitación adicional deberá:

(1) Presentar antecedentes satisfactorios a la Autoridad Aeronáutica competente, que ha plegado por lo menos 20 paracaídas del tipo para el cual solicita la habilitación, de acuerdo con las instrucciones del fabricante y bajo la supervisión del titular de un Certificado de Competencia y habilitación correspondiente;

(2) Aprobar un examen práctico para demostrar su habilidad para plegar y mantener el tipo de paracaídas cuya habilitación requiere.

65.125 Atribuciones

(a) El titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas podrá:

(1) Plegar y mantener (excepto la reparación mayor) cualquier tipo de paracaídas para el cual dispone de habilitación; y

(2) Supervisar el plegado de cualquier tipo de paracaídas para el cual dispone habilitación.

(b) El titular de un Certificado de Competencia de Plegador Experto de Paracaídas podrá:

(1) Plegar y mantener cualquier tipo de paracaídas para el cual dispone habilitación; y

(2) Supervisar el plegado, mantenimiento y alteración de cualquier tipo de paracaídas para el cual dispone habilitación.

(c) El titular de un Certificado de Competencia emitido según esta Subparte no necesita cumplir con la Sección 65.127 a la 65.133 (relacionados con instalaciones, equipo, normas de comportamiento, registros, experiencia reciente, y sello) al plegar, mantener o alterar (si está autorizado) el paracaídas (velamen) principal de un conjunto de un solo arnés y de dos velámenes para uso personal en saltos intencionales.

65.127 Instalaciones y equipo

(a) Ningún titular de un Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas o Plegador Experto de Paracaídas podrá ejercer los privilegios de su certificado, a menos que disponga de las instalaciones y equipo que se indica a continuación:

(1) Una mesa con cubierta lisa de 90 centímetros de ancho por 12 metros de largo.

(2) Suficientes herramientas para plegar y mantener los paracaídas que están bajo su responsabilidad.

(3) Un local adecuado para el desempeño de sus labores y para proteger las herramientas, equipos y paracaídas.

(b) Dicho local deberá estar adecuadamente iluminado y ventilado para secar y airear paracaídas.

65.129 Limitaciones

(a) Ningún plegador de paracaídas podrá:

(1) Plegar, mantener o alterar cualquier tipo de paracaídas para el cual no dispone de una habilitación;

(2) Plegar un paracaídas para uso de emergencia que no lo encuentre seguro;

(3) Plegar un paracaídas que no haya sido secado y ventilado a fondo;

(4) Alterar un paracaídas de una manera no autorizada por la Autoridad Aeronáutica competente, o el fabricante;

(5) Plegar, mantener o alterar un paracaídas de una manera que no cumple con los procedimientos aprobados por la autoridad aeronáutica competente, o el fabricante; o

(6) Ejercer las atribuciones de su certificado de competencia y habilitación, a menos que entienda las instrucciones del fabricante para la operación requerida y ha:

(i) Ejercido las funciones de su certificado de competencia durante 90 días como mínimo durante los 12 meses precedentes; o

(ii) Demostrado a la autoridad aeronáutica competente, que está apto para ejercer sus funciones.

65.131 Registros

(a) Todo plegador de paracaídas titular de un certificado de competencia deberá mantener un registro del plegado, mantenimiento y alteraciones de paracaídas efectuado o supervisado por él. El registro contendrá la siguiente información:

(1) Tipo y marca;

(2) Número de serie;

(3) Nombre y dirección del dueño;

(4) Tipo y grado de trabajo efectuado;

(5) Fecha y lugar en que se efectuó el trabajo; y

(6) El resultado de cualquier prueba de ensayo que se haya realizado.

(b) Todo plegador, al plegar un paracaídas, anotará en la ficha adosada al paracaídas, la fecha y lugar del empaque y cualquier defecto que haya encontrado durante la inspección. Firmará el registro con su nombre y número de certificado de competencia, y deberá:

(1) Llevar un registro según el párrafo (a) de esta Sección, debiendo conservar por un mínimo de 2 años después de la fecha de ingreso de los datos.

65.133 Sello

(a) Todo plegador de paracaídas titular de un certificado de competencia deberá disponer de un sello con una marca de identificación dispuesta por la autoridad aeronáutica competente, y una prensa para el sello. Después de plegar un paracaídas, deberá sellar el equipo de acuerdo con las recomendaciones del fabricante para ese tipo de paracaídas.-

SUBPARTE G - LICENCIA DE OPERADOR DEL SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA

65.141 Requisitos para el otorgamiento

65.143 Requerimientos de licencia.

65.145 Requerimiento de idoneidad local para puestos operativos de trabajo. Experiencia. Práctica.

65.147 Constancia de certificación de idoneidad. Requisitos. Atribuciones y limitaciones

65.149 Requerimiento de habilidad

65.151 Tiempos de entrenamiento local

65.153 Realización de tareas. Atribuciones

65.155 Tiempo de servicio

65.157 Reglas operativas generales

65.159 Vigencia de la licencia

65.141 Requisitos para el otorgamiento

(a) Toda persona que requiera la licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Tener 21 años de edad mínima y 50 años de edad máxima.

(2) Ser argentino nativo, naturalizado o por opción.

(3) Hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español

(4) Haber aprobado estudios secundarios o Ciclo de Educación Polimodal completo o equivalente reconocido por la autoridad aeronáutica competente.

(5) Poseer Certificado Psicofisiológico Clase III emitida según la Parte 67.

(6) Haber aprobado las exigencias del curso de Instrucción Reconocida que para Operador del Sistema de Información Aeronáutica.

(7) Estar desempeñando la función de Practicante en una Oficina ARO /AIS, NOF, NOTAM o desempeñar funciones en la AIS Central

65.143 Requerimientos de licencia.

(a) Podrá desempeñarse en una Oficina del Servicio de Información Aeronáutica (AIS), Oficina de Aviso a los Aviadores (NOF /NOTAM), Oficina de Notificación de Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) o en el Servicio de Información Aeronáutica Central la persona que:

(1) Posea una licencia de Operador ARO/AIS emitida a su nombre.

(2) Haya completado satisfactoriamente el período de experiencia previa requerida bajo supervisión de un Instructor ARO /AIS, en el puesto de trabajo que ha de desempeñarse, y

(3) Haya aprobado los exámenes que se determinen para cada puesto de trabajo.

(4) A la aprobación del examen, el Instructor que tomó y aprobó al examinado, extenderá un "Certificado provisorio de certificación en trámite para el desempeño bajo supervisión", el que tendrá validez por SESENTA (60) días.

(5) El Jefe de la Dependencia/Servicio elevará por expediente, a la Dirección de Tránsito Aéreo la documentación que se detalla a continuación, para su tratamiento y posterior trámite a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

(I) Formulario R.P.A. 23 – Solicitud de licencia del Operador del AIS.

(II) Certificado/s del/los Curso/s aprobados/s (emitido por el CIPE)

(III) Copia de la Licencia obtenida (sólo para renovación)

(IV) Certificado de Aptitud psicofisiológica (emitido por INMAE)

(V) Certificado de haber aprobado los exámenes (escrito y oral) requeridos para la certificación local que se solicita.

(VI) Copia autenticada del "Certificado Provisorio de Certificación en Trámite"

65.145 Requerimiento de idoneidad local para puestos operativos de trabajo. Experiencia. Práctica.

(a) Las constancias que certifican la idoneidad local en puestos operativos de trabajo se refieren a Certificación local de idoneidad como Operador ARO /AIS y Certificación local de idoneidad como Operador NOF / NOTAM.

(1) Son requisitos para la obtención del certificado local de idoneidad como Operador ARO/AIS:

(i) Ser titular de una Licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica.

(ii) Poseer el Certificado Psicofisiológico según el 65.141 (a) (5) de esta Subparte

(iii) Aprobar los exámenes escritos y prácticos que se determinen.

(iv) Haber prestado servicio satisfactoriamente como practicante, bajo supervisión de un Instructor ARO/AIS en la oficina ARO /AIS en la cual va a desempeñarse, por un período no menor a 60 días.

(2) Son requisitos para la obtención del certificado local de idoneidad de Operador como NOF / NOTAM:

(i) Ser titular de una Licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica.

(ii) Poseer el Certificado Psicofisiológico según el 65.141 (a) (5) de esta Subparte

(iii) Aprobar los exámenes escritos y prácticos que se determinen.

(i) Haber prestado servicio satisfactoriamente como practicante, bajo la supervisión de un Instructor ARO/AIS en la oficina NOF o NOTAM en la cual va a desempeñarse, por un período no menor a 60 días.

65.146 Constancia de certificados de idoneidad. Requisitos. Atribuciones y limitaciones

(a) Constancias: Las constancias de certificación de idoneidad, se refieren al Instructor ARO/AIS, al Supervisor ARO /AIS y al Operador Bilingüe.

(b) Requisitos: Son requisitos para la obtención del:

(1) Certificado de idoneidad de Instructor ARO/AIS:

(i) Haber aprobado las exigencias del Curso de Técnicas de la Instrucción, reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente.

(ii) Poseer en vigencia la certificación de idoneidad local (ARO/AIS, NOF o NOTAM) correspondiente al puesto operativo de trabajo en el cuál va a desempeñarse como Instructor ARO/AIS.

(iii) Haber prestado servicios satisfactorios por un período no menor de 5 años como Operador ARO/AIS, NOF o NOTAM en el Servicio en el cual va a desempeñarse como Instructor ARO/AIS.

(2) Certificado de idoneidad de Supervisor ARO/AIS:

(i) Haber aprobado las exigencias del Curso de Supervisor de Servicios Aeronáuticos, reconocido por la autoridad aeronáutica competente.

(ii) Poseer en vigencia la certificación de idoneidad local para el puesto operativo de trabajo de la dependencia ARO /AIS, NOF o NOTAM, en la cuál ha de desempeñarse como Supervisor ARO/AIS.

(iii) Haber prestado servicios satisfactorios por un período no menor de 8 años como Operador ARO/AIS, NOF o NOTAM en el Servicio en el cual va a desempeñarse como Supervisor ARO/AIS

(3) Certificado de Idoneidad de Operador Bilingüe:

(i) Haber aprobado el examen de competencia bilingüe, reconocido por la autoridad aeronáutica competente.

(c) Atribuciones:

(1) El titular de un Certificado de Instructor ARO/AIS, estará facultado para:

(i) Redactar los temarios de exámenes para la obtención de la Certificación Local en el puesto de trabajo por parte de sus instruidos.

(ii) Mantener actualizados a los operadores mediante clases que dictará sobre los temas específicos, para cada una de las certificaciones locales

(iii) Tomar los exámenes y evaluar la capacidad del personal instruido en los puestos de trabajo.

(2) El titular de un Certificado de Supervisor ARO/AIS, está facultado para:

(i) Supervisar las tareas del personal operador ARO /AIS, NOF o NOTAM de la oficina en la cual se encuentre certificada su idoneidad.

(d) Limitaciones:

(1) El Instructor ARO/AIS, que pierda su Certificación Local como operador, perderá automáticamente la competencia de Instructor y no podrá desempeñarse como tal.

(2) El Supervisor ARO/AIS, que pierda su Certificación local como operador, perderá automáticamente la competencia de supervisor y no podrá desempeñarse como tal.

65.149 Requerimiento de habilidad

(a) A los efectos de obtener una certificación local, para desempeñarse en un puesto operativo de trabajo, donde se facilite el Servicio de Información Aeronáutica, de Aviso a los Aviadores, de Notificación de Servicios de Tránsito Aéreo o en el Servicio de Información Aeronáutica Central, los titulares de una licencia Operador del Sistema de Información Aeronáutica, deberán:

(1) Aprobar los exámenes teóricos de idoneidad, y

(2) Desempeñarse el tiempo establecido como practicante bajo supervisión de un Instructor ARO/AIS.

(b) El poseedor de una constancia de "Certificación Local de Idoneidad", tendrá certificada su idoneidad únicamente para desempeñarse en el puesto operativo de trabajo para el cual le ha sido extendida la constancia. En caso de ser trasladado a otro puesto de trabajo, deberá aprobar los exámenes requeridos para ese puesto operativo de trabajo, respetando los períodos de instrucción previstos para cada puesto.

(c) El practicante que no apruebe los exámenes previstos para cada Certificación Local de Idoneidad, transcurridos 12 meses de haber iniciado el entrenamiento en el puesto operativo de trabajo sin lograr obtener la constancia de su idoneidad para ese puesto operativo de trabajo, pasará a consideración sobre el destino a asignarle.

65.151 Tiempos de entrenamiento local

(a) Los plazos de entrenamiento práctico establecidos para cada puesto operativo de trabajo, podrán ser reducidos o ampliados, únicamente en circunstancias especiales, para lo cual se procederá a efectuar un análisis exhaustivo de los antecedentes y conocimientos técnicos del postulante, elevando previamente la solicitud pertinente y fundamentada a la Autoridad Aeronáutica competente.

65.153 Realización de tareas. Atribuciones

(a) El titular de una Licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica con certificación local de Operador ARO /AIS, estará facultado para facilitar el Servicio de Información Aeronáutica y de Notificación de Servicios de Tránsito Aéreo en la dependencia que facilita éstos servicios y para la cual se encuentra certificada su idoneidad.

(b) El titular de una Licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica con certificación local como Operador NOF / NOTAM, estará facultado para facilitar el "Servicio de Aviso a los Aviadores" dentro de la Oficina NOTAM Regional o NOF Internacional en la cual se encuentre certificada su idoneidad.

65.155 Tiempo de servicio

(a) Excepto en una emergencia, un Operador ARO /AIS, NOF o NOTAM, deberá ser relevado de todas sus tareas durante, por lo menos, 24 horas consecutivas, como mínimo una vez cada 7 días consecutivos. Dicho operador no podrá prestar servicios ni ser requerido para ello.

(1) Por más de 10 horas consecutivas; o

(2) Por más de 10 horas durante un período de 24 horas consecutivas, a menos que el mismo haya tenido un período de descanso de, por lo menos, 8 horas antes o en el momento de la finalización de las 10 horas de tarea.

65.157 Reglas operativas generales

(a) El poseedor de una Licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica, deberá tenerla disponible, mientras desempeña funciones, como así también su Certificado de Habilitación Psicofisiológica, para cuando lo requiera la autoridad aeronáutica o un representante de la justicia.

(b) Hasta tanto se obtenga la "Certificación Local" correspondiente, un titular de Licencia de Operador del Sistema de Información Aeronáutica sólo podrá desempeñarse en la dependencia a la que haya sido asignado, en carácter de practicante bajo la supervisión y responsabilidad de un Instructor ARO/AIS.

(c) El poseedor de la "Certificación Local" de Operador ARO/AIS o de Operador NOF/NOTAM, estará certificado únicamente para desempeñarse en el puesto operativo de trabajo para el cual le ha sido extendida la certificación. En caso de trasladarse a otra dependencia o servicio, deberá pasar los exámenes requeridos en ese puesto operativo de trabajo, dentro de los términos prescriptos para cada certificación.

65.159 Vigencia de la licencia

(a) El titular de una Certificación Local de Operador ARO/AIS, NOF o NOTAM que permanezca:

(1) Más de 3 meses y hasta 6 meses inactivo como tal, al reiniciar su actividad en el puesto operativo de trabajo para el cual ha sido certificado, deberá desempeñarse por un término de 36, horas de servicio, bajo supervisión de un Instructor ARO/AIS.

(2) Si permaneciese inactivo por más de 6 meses y hasta 12 meses como tal, al reiniciar su actividad en el puesto operativo de trabajo, para el cual ha sido certificado, deberá desempeñarse en el término de 72 horas de servicio, bajo supervisión de un Instructor ARO/AIS.

(3) Si la inactividad superase los 12 meses consecutivos, perderá validez la Certificación Local en el puesto de trabajo.

(b) Se considerará como "Inactivo" a todo Operador que no cumpla con un mínimo de 24 horas mensuales de operación efectiva.

SUBPARTE H - LICENCIA DE OPERADOR DE ESTACION AERONAUTICA

65.161 Aplicación
65.163 Requisitos para la obtención
65.165 Experiencia
65.167 Facultades y Restricciones

65.161 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos para la obtención de la Licencia de Operador de Estación Aeronáutica, sus atribuciones y limitaciones que serán de aplicación por parte de los solicitantes y del organismo que debe emitir dicha licencia.

65.163 Requisitos para la obtención

(1) Ser mayor de edad.

(2) Ser argentino nativo, naturalizado o por opción.

(3) Haber aprobado Estudios Secundarios Completos y/o Polimodal completo o equivalente reconocido por la autoridad competente.

(4) Aprobar las exigencias psicofisiológicas Clase III, establecidas en la Parte 67 de estas Regulaciones.

(5) Desempeñarse en actividades técnicas u operativas en organismos o dependencias relacionados con las comunicaciones aeronáuticas.

(6) Aprobar las exigencias establecidas por la autoridad competente en el Curso de Instrucción reconocida para Operador de Estación Aeronáutica.

65.165 Experiencia

(a) El solicitante de la licencia de Operador de Estación Aeronáutica, con posterioridad al egreso del curso de instrucción, debe reunir experiencia satisfactoria en un Servicio de Comunicaciones durante un lapso mínimo de tres (3) meses bajo supervisión de un personal habilitado.

La misma debe ser certificada por el Jefe de la Estación de comunicaciones donde haya prestado servicio.

65.167 Atribuciones y Limitaciones

(a) Atribuciones: El titular de la licencia de Operador de Estación Aeronáutica estará facultado para desempeñarse como tal en cualquier estación de comunicaciones aeronáuticas.

(b) Limitaciones: Para ejercer las atribuciones que otorga esta licencia, el titular deberá demostrar que se encuentra familiarizado con la información aeronáutica y tráfico que debe cursar, con el equipamiento y medios de comunicaciones aeronáuticas y con los procedimientos de trabajo utilizados en una estación aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 65 – CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA (PERSONAL AERONAUTICO - EXCEPTO MIEMBROS DE LA TRIPULACION DE VUELO).

SUBPARTE I - LICENCIA DE JEFE DE AERODROMO.

65.171 Requisitos para el otorgamiento.

65.173 Requerimientos de licencia

65.175 Requerimientos de experiencia

65.177 Atribuciones

65.171 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Toda persona que requiera la licencia de Jefe de Aeródromo, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Ser argentino nativo, naturalizado o por opción.

(2) Tener 30 años de edad mínima y no más de 60 años de máxima.

(3) Hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español

(4) Haber aprobado estudios secundarios o el Ciclo de Educación Polimodal completo o equivalente reconocido por la autoridad Aeronáutica competente.

(5) Haber aprobado las exigencias del curso de Instrucción Reconocida para Jefe de Aeródromo que se dicta en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) o similar en el extranjero y homologado por ese instituto.

(6) Poseer el Certificado Psicofisiológica Clase III, emitida según la Parte 67 de esta RAAC

(7) Ser personal militar (en actividad o retiro efectivo); Personal Civil de planta permanente de la Fuerza Aérea Argentina.

(8) Elevar por expediente, a la Dirección de Tránsito Aéreo la documentación que se detalla a continuación, para su tratamiento y posterior trámite a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

(I) Formulario R.P.A. 12 – Solicitud de licencia de Jefe de Aeródromo.

(II) Certificado de haber aprobado el Curso de Jefe de Aeródromo (emitido por el CIPE)

(III) Copia de la Licencia obtenida (sólo para renovación)

(IV) Certificado de Aptitud psicofisiológica (emitido por INMAE)

(V) Copia autenticada del Certificado de haber aprobado Estudios Secundarios o el Ciclo de Educación Polimodal completo.

(VI) Copia autenticada del DNI (primera y segunda hoja)

65.173 Requerimientos de licencia

(a) Podrá desempeñarse como Jefe de Aeródromo Público la persona que:

(1) Sea titular de la licencia de Jefe de Aeródromo.

(2) Posea el Certificado de Habilitación Psicofisiológica en vigencia, y

(3) Haya sido designado por la Autoridad Aeronáutica para ocupar dicha función.

65.175 Requerimientos de experiencia

(a) Para ser designado Jefe de Aeródromo público, cada postulante deberá contar con un mínimo 3 años de experiencia previa en:

(1) El desempeño de funciones como jefe, encargado o auxiliar de un departamento o división directamente relacionadas con los Servicios de Tránsito Aéreo, o

(2) Funciones como de jefe, encargado o auxiliar de operaciones, o

(3) Funciones de jefe, encargado o auxiliar de los Servicios ARO /AIS, NOF o NOTAM.

(b) La Autoridad Aeronáutica podrá prescindir de la experiencia previa en las funciones enunciadas en (1), (2) y (3) cuando el cargo se vaya a desarrollar en aeródromos no controlados, principalmente de carácter deportivo o de escuela de pilotaje (Instituciones Aerodeportivas).

65.177 Atribuciones

(a) El titular de una Licencia de Jefe de Aeródromo en funciones como tal, estará facultado para:

(1) Ejercer la autoridad superior en el ámbito de su jurisdicción y administrar los recursos disponibles de acuerdo con las leyes, decretos, reglamentaciones y normas que rijan la actividad aeronáutica en todo el país.

(2) Mantener en buen estado de conservación y funcionamiento la infraestructura, instalaciones y equipos bajo su responsabilidad que componen el aeródromo.

(3) Coordinar los planes que contribuyan con la seguridad terrestre y aérea de todas las instalaciones que componen el aeródromo.

(4) Velar por el estricto cumplimiento de las normas vigentes relativas a las superficies de despeje de obstáculos determinadas para el aeródromo; al señalamiento de los mismos, conforme lo referido en los artículos 31, 34, y 35 del Código Aeronáutico, y en el Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(5) Establecer contacto con las autoridades municipales de su jurisdicción para que se respete la legislación en materia de limitaciones al dominio descripta en el Título III, Capítulo II del Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) en la planificación y autorización de obras civiles públicas y privadas.

(6) Ejercer permanentemente el control preventivo sobre áreas y superficies limitadoras del aeródromo, a fin de evitar el emplazamiento o construcción de objetos que por su ubicación y altura puedan constituir obstáculo o peligro para la navegación aérea.

(7) Informar de inmediato a la Jefatura de Región Aérea de jurisdicción las novedades que surjan respecto del emplazamiento o construcción de nuevos objetos (antenas, edificios, depósitos de combustible, tendidos aéreos de cables de cualquier tipo, carteles de propaganda, etc.) en las proximidades del aeródromo, que puedan significar peligro para el desarrollo de la actividad aérea o para el normal funcionamiento de las instalaciones, y proceder de acuerdo con la Directiva N° 5/76 del CRA, sus ampliaciones o modificaciones.

(8) Proceder, de acuerdo con las facultades conferidas por el Artículo 75 del Código Aeronáutico, a la inmediata remoción de una aeronave, su partes o despojos, cuando representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura, o los medios de comunicación, o cuando la permanencia en el lugar, pueda producir un deterioro del bien. Si se trata de un accidente en proceso de investigación deberá tener la autorización de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

(9) Observar el cumplimiento de lo dispuesto en cuanto a la cesión a terceros de espacios frente a Plataformas en el Aeropuerto (Disposición N° 4250 (M) 6/77 Orden N° 47 - 22-DIC-'77), sus ampliaciones o modificaciones.

(10) Controlar el acatamiento de la Disposición N° 4213/73 (CRA) que regula el remolque aéreo, sus ampliaciones o modificaciones.

(11) Controlar las "Autorizaciones para operar aeronaves" de acuerdo con lo establecido en la Disposición N° 4261/75 (CRA), sus ampliaciones o modificaciones.

(12) Mantener las características y condiciones para la operación con que haya sido habilitado el aeródromo a su cargo, solicitando anticipadamente a la Región Aérea a la cual pertenece, la autorización para introducir innovaciones, o efectuar cambios, ampliaciones, etc. que tengan relación con la capacidad operativa o de servicios del aeródromo.

(13) Informar de inmediato, cualquier alteración a la infraestructura equipos, servicios, personal, documentación, procedimientos, etc. que hayan sido previamente inspeccionado y habilitados por los organismos mencionados, a efecto de actualizar la situación y proceder a su inmediata regularización y registro.

(14) Establecer las limitaciones de empleo o clausuras temporarias del aeródromo o áreas operativas del mismo, por aplicación de la Orden N° 471/72 del CRA, sus ampliaciones o modificaciones, cuando existan causales que pongan en riesgo la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas.

(15) Comunicar, por los medios de información aeronáutica a su disposición, la restricción de uso de cualquiera de los servicios o áreas que brinde o comprenda el aeródromo.

(16) Proceder al levantamiento de las clausuras o de las limitaciones impuestas, sobre el aeródromo luego de superadas las causales que originaron la medida, o diligenciar las impuestas por el nivel superior.

(17) Disponer el señalamiento con los medios y de la manera adecuada, de los lugares o áreas del aeródromo que representen peligro para el tránsito o movimiento de las aeronaves.

(18) Coordinar con los Organismos alojados (Aduana, Migraciones, Sanidad, Policía de Seguridad Aeroportuaria, etc.) la prestación de los servicios en forma integral y eficiente.

(19) Constituir el Comité de Facilitación con los Organismos alojados y las Empresas explotadoras que operan en el aeródromo, al efecto de intensificar y optimizar la coordinación entre éstas y los distintos servicios prestados por el mismo en un todo de acuerdo con las pautas para la organización, funcionamiento y tareas del Comité FAL, que figuran en el Anexo 9. Facilitación, de la OACI.

(20) Constituir y presidir un Comité de Seguridad con los organismos y empresas explotadoras que operan en el aeropuerto, a efecto de coordinar y optimizar las tareas y roles particulares y generales en la materia, en un todo de acuerdo con lo establecido en el Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

(21) Realizar inspecciones periódicas de la documentación de las aeronaves y sus tripulaciones, verificando que la Oficina ARO dé cumplimiento a la Orden Nº 21/97 del CRA. "Funciones y atribuciones de la Oficina ARO", sus ampliaciones o modificaciones, para la inspección permanente de dicha documentación.

(22) Hacer respetar las normas para Fumigación y Rociamiento (Disposición Nº 2418/73), sus ampliaciones o modificaciones.

(23) Cumplimentar las normas particulares para Festivales Aéreos y Aerodeportivas (Res. 119/01), sus ampliaciones o modificaciones.

(24) Mantener actualizadas las disposiciones reglamentarias que regulan las actividades deportivas y de seguridad en los aeródromos /aeropuertos y cuya tenencia resulta obligatoria.

(25) Controlar que el personal aeronáutico que realice actividades aeronáuticas a bordo de aeronaves y en superficie, cuente con los certificados de idoneidad correspondientes (Art. Nº 76 - Código Aeronáutico).

(26) Realizar una continua supervisión general de los turnos y servicios que brinda el personal en todas las dependencias, evaluando su rendimiento, índice de conocimientos y atención al usuario, en un todo de acuerdo con los Manuales de funcionamiento, rol de tareas y documentación operativa técnica y administrativa vigente.

(27) Fiscalizar que las actividades de trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades se ajusten a las leyes y reglamentaciones vigentes (Art. Nº 13 Código Aeronáutico).

(28) En caso de tomar conocimiento de un accidente de aviación, intervenir en las denuncias, vigilar los despojos y colaborar con la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, y actuar de acuerdo con los términos de los Artículos 185 al 190 del Código Aeronáutico.

(29) Actuar, de comprobarse una presunta infracción o delito, según los procedimientos y responsabilidades que fijan los Artículos Nº 203 y Nº 204 del Código Aeronáutico.

(30) Requerir, en caso de ser necesario para cumplir con tareas de prevención, fiscalización y seguridad, el auxilio de la fuerza pública, estando esta última obligada a prestarlo de acuerdo a lo establecido en el Art. Nº 206 del Código Aeronáutico.

(31) Establecer, practicar y mantener actualizado un Plan de Emergencia y un programa de Seguridad del Aeródromo Aeropuerto, aprobado por la Región Aérea que comprenda además, la prestación del Servicio de Extinción de incendios, Remoción de Escombros y Evacuaciones Sanitarias, coordinando con las autoridades locales que tengan participación en el mismo. Será responsable de determinar los procedimientos y de la designación del personal y el equipo de intervención, tomando como guía el Manual de Servicios de Aeropuertos, Documento 9137, Parte 7, y el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos ilícitos contra la Aviación Civil, Doc. 8973 (OACI).

(32) Practicar las verificaciones que considere necesarias y tomar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas de acuerdo a lo establecido en el Art. Nº 12 del Código Aeronáutico.

(33) Controlar el cumplimiento de las Normas para el funcionamiento y control de las actividades aerofotográficas de acuerdo a lo establecido en el AIP Parte GEN 1.6-2 (Resolución Nº 1214/62).

(34) Controlar que los talleres y estaciones de servicio en el ámbito del aeródromo se ajusten a lo dispuesto en la Disposición Nº 4262/75 (CRA), sus ampliaciones o modificaciones.

(35) Controlar que la actividad de paracaidismo se efectúe de acuerdo con lo establecido en la AIP Parte 2 ENR1.1 "Normas para el Lanzamiento de Paracaidistas"

(36) Conocer y hacer cumplir el contenido de los NOTAMS, AIC, IAA y demás publicaciones que se refieran en particular o de manera general a su aeródromo.

(37) Requerir a los operadores de trabajo aéreo permiso municipal para efectuar propaganda aérea con altavoces (Circular Nº 39/56).

(38) En aeródromos no concesionados, establecer un programa de mantenimiento del aeródromo, que contemple las medidas de inspección, revisión y reparación oportunas y adecuadas para lograr la conservación de los componentes del mismo (pistas, áreas de maniobras, pavimentadas o no, edificios, equipos técnicos, de comunicación, etc.); utilizando los lineamientos principales que se establecen en el Manual de Servicio de Aeropuertos. (Doc. 9137 Parte 9 – (OACI.).

(39) En Aeródromos no concesionados, practicar inspecciones diarias del área de movimiento y de las inmediaciones del aeródromo para detectar falencias en los pavimentos, al igual que controlar la presencia de nuevos objetos que puedan afectar la operación de aeronaves, y efectuar las notificaciones que correspondan en los medios de información aeronáutica. (Directiva 262/82).

(40) En Aeródromos no concesionados, controlar las instalaciones y equipos de abastecimiento terrestre y de los de reabastecimiento de aeronaves y el mantenimiento de los niveles mínimos de aerocombustibles y lubricantes, que se indiquen como indispensables para el desarrollo de las actividades regulares del aeródromo. (Disposición Nº 3705/70 CRA., Disposición Nº 4260/75 CRA. y AIC 16/81).

(41) Elevar anualmente, a la Región Aérea, un informe sobre servicios prestados por terceros en el aeródromo, destacando las novedades que surjan en los aspectos funcionales, administrativos, del personal; y toda otra novedad o sugerencia que se relacione con la regularidad y eficiencia de su prestación.

(42) Efectuar las previsiones en materia de capacitación y necesidad de personal indispensable para el cumplimiento de la tarea asignada.

(43) Aplicar, en los casos que sean de su competencia y responsabilidad lo previsto en el Régimen de Infracciones Aeronáuticas y Autoridades de Aplicación (Decreto 326/82 y Decreto 2352/83), procediendo en consecuencia con los términos del mismo.

(44) Mantener al personal designado instruido, el local acondicionado y la documentación actualizada en lo que respecta a las responsabilidades inherentes a la conformación eventual / permanente de un Subcentro transitorio / permanente de Búsqueda y Salvamento.

(45) Conocer, hacer cumplir y mantener actualizada la cartografía y publicaciones editadas por la autoridad aeronáutica que se encuentren vigentes y la documentación administrativa, técnica, contable, legal y operativa de Fuerza Aérea Argentina que por nivel orgánico le corresponda.

(46) Desarrollar, mantener actualizado y hacer practicar el Plan Pre accidente del Aeródromo / Aeropuerto de acuerdo con la Directiva Nº 1 del 02-JUN-78, sus ampliaciones o modificaciones.

(47) Diligenciar en tiempo y forma toda la documentación administrativa técnica, contable, operativa, etc., que corresponda con otros Organismos de la Fuerza a través de la cadena de mando correspondiente.

(48) Efectuar el control de aeronaves para la prevención de accidentes de acuerdo con la Directiva Nº 2 del 31-AGO-78, sus ampliaciones o modificaciones.

(49) En Aeródromos no concesionados, utilizar de manera racional las tierras del aeródromo para el desarrollo de medios forestales y sembradíos, con el fin de contribuir a la seguridad operativa y a la atenuación de ruidos de acuerdo a la Directiva Nº 5 del 25- NOV-80, sus ampliaciones o modificaciones.

(50) Supervisar que las distintas dependencias a su cargo mantengan actualizada la documentación de tenencia obligatoria que a cada una le correspondan, para el cumplimiento de sus obligaciones.

(51) Desarrollar, además, toda otra función que surja de su tarea, las complementarias a la misma y las necesarias para una mejor administración interna

SUBPARTE J - LICENCIA DE MECANICO DE EQUIPOS RADIOELECTRICOS DE AERONAVE (MERA)

65.181 Requisitos para el otorgamiento.

65.183 Atribuciones y limitaciones.

65.185 Habilitación de Aviónica.

65.187 Requisitos para el otorgamiento.

65.189 Atribuciones y limitaciones.

65.181 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Toda persona que solicite la licencia de Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Tener 18 años de edad cumplidos.

(2) Haber aprobado el ciclo primario o la Educación General Básica (EGB) completa o equivalente reconocido por la Autoridad de Educación competente.

(3) Ser capaz de hablar, leer, escribir y entender el idioma español.

(4) Poseer el Certificado Psicofisiológico Clase III, emitido según la Parte 67, y

(5) Aprobar el curso de Instrucción Reconocida para Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave o para Mecánico de Aviónica impartidos por un Centro de Instrucción habilitado por la Autoridad Aeronáutica competente o satisfacer los requisitos correspondientes del Procedimiento Extraordinario para el reconocimiento de estudios técnicos, capacitación y experiencia.

65.183 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones:

(1) Realizar o supervisar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones de equipos radioeléctricos Clase I, II y III, sus componentes y sistemas de abordaje relacionados con ellos, sujeto a la capacitación y experiencia acreditada, a los alcances de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y a las funciones que le fueron asignadas y siempre que el trabajo sea hecho de acuerdo con la Parte 43.

(2) Realizar o supervisar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones de instrumentos Clase II, III y IV y de accesorios de aeronave Clase II y III, según la capacitación o el entrenamiento específico acreditado.

(3) Certificar el retorno al servicio de los productos dentro de sus atribuciones solo cuando se desempeñe como Representante Técnico o esté expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y dentro de sus alcances.

(b) Limitaciones:

Ningún titular de una licencia de Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave, podrá:

(1) Certificar el retorno al servicio de productos aeronáuticos si tiene menos de 21 años de edad.

(2) Retornar al servicio a productos y sistemas que equipen a aviones de más de 5.700 Kgs. o a helicópteros de más de 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue a menos que acredite tres (3) años de experiencia sobre los mismos u otros de tecnologías equivalentes o la capacitación y experiencia aceptada por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) a través del Manual de la Organización de Mantenimiento en que se desempeña.

(3) Supervisar ni retornar al servicio instrumentos o accesorios a menos que acredite tres (3) años de experiencia sobre los mismos u otros de tecnología equivalente.

(4) Ejercer sus atribuciones a menos que:

(i) Se encuentre empleado o contratado por una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada y con alcances adecuados y cumpla las funciones asignadas por ésta, y

(ii) En relación al producto aeronáutico y a las tareas asignadas, conozca, comprenda y cumpla con las normativas de aeronavegabilidad, con las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y las aprobadas o aceptadas por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA), y

iii) En relación a su capacitación y experiencia, acredite:

A - Haber recibido previamente, mediante cursos o entrenamiento en el trabajo, la capacitación requerida por la Autoridad Aeronáutica sobre los productos y en los Niveles en los que ejerce sus tareas. En caso de no existir tales cursos, deberá acreditar 18 meses de experiencia trabajando bajo supervisión de un MERA con alcances adecuados en la marca y modelo del producto que se trate, o de productos de similar tecnología, y

B – Para poder supervisar un trabajo debe haber realizado anteriormente el mismo en forma satisfactoria. En su defecto, deberá realizarlo bajo supervisión de un MERA con experiencia previa en éste, y

C- Haber trabajado o supervisado a otros mecánicos o desempeñado funciones de conducción o de capacitación sobre el mantenimiento de tales productos al menos 6 meses dentro de los 24 meses precedentes. En su defecto, acreditar un curso recurrente o haber aprobado una evaluación teórica y práctica ante la Organización de Mantenimiento Aeronáutico en que se desempeña, y

(iv) se halle registrado en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).

65.185 Habilitación de Aviónica.

(a) A la licencia de Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave (MERA) podrá ser inscrita la Habilitación de Aviónica.

65.187 Requisitos para el otorgamiento.

(a) Son requisitos para el otorgamiento de la Habilitación de Aviónica los siguientes:

(1) Aprobar el curso de Instrucción Reconocida para Mecánico de Aviónica impartido por un Centro de Instrucción habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente, o

(2) Satisfacer los requisitos correspondientes del Procedimiento Extraordinario para el reconocimiento de estudios técnicos, capacitación y experiencia laboral técnica aeronáutica que correspondan a los Contenidos Mínimos de Instrucción Reconocida establecidos para el otorgamiento de la Habilitación de Aviónica.

(b) En caso de cumplir con lo requerido en (a) se accederá directamente a la Licencia de MERA con la Habilitación de Aviónica inscrita en ella.

(c) A partir del 01-ENERO-07, previo al otorgamiento de esta Habilitación se deberá aprobar la evaluación oral y práctica de pericia y conocimientos ante la Autoridad Aeronáutica competente.

65.189 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar o supervisar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones de equipos radioeléctricos Clases I, II y III y de aviónica, sus componentes y sistemas de a bordo relacionados con ellos, sujeto a la capacitación y experiencia acreditada, a los alcances de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y a las funciones que le fueron asignadas y siempre que el trabajo sea hecho de acuerdo con la Parte 43.

(2) Realizar o supervisar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones en instrumentos de aeronave Clases II, III y IV y en accesorios Clase II y III, según la capacitación o el entrenamiento específico acreditado.

(3) Certificar el retorno al servicio de los productos dentro de sus atribuciones solo cuando se desempeñe como Representante Técnico o esté expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y dentro de sus alcances.

(b) Limitaciones: Mantiene las correspondientes a la Licencia de MERA.

SUBPARTE K - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE CERTIFICADOR AERONAUTICO

65.191 Aplicación.

65.193 Requisitos para el otorgamiento.

65.195 Atribuciones y limitaciones.

65.191 Aplicación.

(a) Está limitado al personal de Ingenieros y Técnicos de una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada que cumple funciones de certificación para retorno al servicio de aviones de más de 5.700 Kgs. y/o de helicópteros de más de 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue, de sus motores, hélices y componentes, así como de la aviónica, equipos radioeléctricos, accesorios e instrumentos que los equipan.

(b) El personal de las Organizaciones de Mantenimiento habilitadas que se encuentre en funciones a la fecha de entrada en vigencia de la presente Regulación y con atribuciones para certificar el retorno al servicio de tales productos, accederá a este Certificado y continuará ejerciendo sus atribuciones a menos que se produzcan cambios en su relación de dependencia o en sus funciones, en cuyo caso deberán ajustarse a esta normativa.

(c) Los titulares de Licencias de Mecánicos de Mantenimiento de Aeronave con Habilitación Categoría C o de Mecánicos de Equipos Radioeléctricos de Aeronave y que cumplan funciones de certificación de retorno al servicio de los productos prescriptos en (a) deberán ajustarse a las atribuciones y limitaciones de la Licencia que posean.

65.193 Requisitos para el otorgamiento.

a. Los requisitos para el otorgamiento del Certificado de Competencia de Certificador Aeronáutico (CA) son los siguientes:

(1) Tener 21 años de edad cumplidos,

(2) Ser capaz de leer, escribir y entender el idioma español y de leer y comprender los Manuales de servicio y de mantenimiento y las normativas relacionadas con los trabajos o funciones a cumplir, y

(3) Disponer del Título de Ingeniero Aeronáutico o Ingeniero Mecánico-Aeronáutico o Técnico Aeronáutico o Técnico en Aviónica o Técnico en Telecomunicaciones Aeronáuticas y acreditar tres (3) años de experiencia en una selección representativa de funciones directamente relacionadas con el mantenimiento (participación en la conducción, planificación, control o aseguramiento de calidad, control de partes aprobadas y desarrollos de ingeniería) de aviones de más de 5.700 Kgs. o de helicópteros de más de 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue, o de la aviónica, equipos radioeléctricos, accesorios e instrumentos que los equipan, según corresponda.

(4) Ser evaluado y propuesto ante la Autoridad Aeronáutica competente por la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeñará, previo verificar que cumple con los requisitos de experiencia y conocimientos en los productos y en los Niveles de mantenimiento en los que ejercerá sus funciones, y

(5) Aprobar un examen ante dicha Autoridad sobre la Legislación y Regulaciones aplicables al mantenimiento aeronáutico.

65.195 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones:

(1) El Certificador Aeronáutico está facultado para certificar el retorno al servicio luego del mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y/o alteraciones de aviones de más de 5.700 Kgs. o de helicópteros de más de 3.180 Kgs. de peso máximo de despegue, sus motores, hélices y dispositivos, así como de la aviónica, equipos radioeléctricos, accesorios e instrumentos que los equipan, sujeto a los alcances del Título profesional que posea, cuando acredite disponer de capacitación y de al menos dos (2) años de experiencia en funciones de mantenimiento sobre los mismos u otros de similar tecnología y siempre que se halle expresamente delegado para ello en el Manual de la Organización de Mantenimiento habilitada que lo propuso y dentro de los alcances de la misma.

(b) Limitaciones:

Ningún titular de una Licencia de Certificador Aeronáutico podrá ejercer sus atribuciones a menos que:

(1) Se encuentre empleado o contratado por una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada y cumpla las funciones asignadas por ésta, y

(2) En relación al producto y a las tareas asignadas, conozca, comprenda y cumpla con las normativas de aeronavegabilidad, con las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y las aprobadas o aceptadas por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA), y

(3) Esté registrado ante la DNA.

SUBPARTE L - CERTIFICADO DE COMPETENCIA ENTAREAS ESPECIALES DE MANTENIMIENTO.

65.201 Requisitos generales para el otorgamiento.

65.203 Atribuciones y limitaciones generales.

65.205 Especialista en Soldaduras Aeronáuticas.

65.207 Atribuciones y limitaciones.

65.209 Especialista en Ensayos No Destructivos.

65.211 Atribuciones y limitaciones.

65.213 Especialista en Materiales Compuestos.

65.215 Atribuciones y limitaciones.

65.217 Especialista en Estructuras de Planeador y/o Motoplaneador.

65.219 Atribuciones y limitaciones.

65.221 Reparador de Globos Libres Tripulados.

65.223 Atribuciones y limitaciones.

65.225 Reparador de Aeronaves Experimentales.

65.227 Atribuciones y limitaciones.

65.201 Requisitos para el otorgamiento

(a) Excepto la cláusula transitoria prevista en 65.201 (b), toda persona que solicite un Certificado de Competencia en Tareas Especiales de Mantenimiento para cumplir funciones auxiliares en aeronaves y sus partes, deberá cumplir con los requisitos particulares establecidos para alguna de las siguientes: Especialista en Soldaduras Aeronáuticas, Especialista en Ensayos No Destructivos, Especialista en Materiales Compuestos, Especialista en Estructuras de Planeador y/o Motoplaneador, Reparador de Globos Libres Tripulados o Reparador de Aeronaves Experimentales, y con los siguientes requisitos generales:

1) Tener 18 años de edad cumplidos.

2) Ser capaz de leer y comprender los Manuales de servicio y de mantenimiento y las normativas relacionadas con los trabajos o funciones a cumplir.

3) Haber aprobado el ciclo primario o la Educación General Básica (EGB) completa o equivalente reconocido por la Autoridad de Educación competente.

4) Poseer el Certificado Psicofisiológico Clase III, con o sin limitaciones, o satisfacer los requisitos de la norma de certificación aplicable.

(b) Aquellas personas que a la fecha de emisión de esta regulación reúnan los requisitos anteriormente vigentes para el desempeño de cada especialidad pero no dispongan del Certificado de Competencia correspondiente podrán continuar ejerciéndola hasta el 31-DICIEMBRE-2006 o la fecha límite que en cada caso se especifica, a partir de la cual deberán cumplir con el requisito estipulado en la respectiva Sección.

65.203 Atribuciones y limitaciones generales.

(a) Atribuciones generales:

Todo titular de un Certificado de Competencia en Tareas Especiales podrá ejercer sus funciones sujeto a las atribuciones que le otorgue y a las condiciones que le imponga la certificación que posee.

(b) Limitaciones generales:

Además de las limitaciones correspondientes a cada especialidad, el titular de un Certificado de Competencia no podrá ejercer sus atribuciones a menos que:

(1) Se encuentre empleado o contratado bajo el amparo y responsabilidad de una Organización de Mantenimiento Aeronáutico habilitada y con alcances adecuados y cumpla las funciones asignadas por ésta, con excepción de los casos del Reparador de Aeronaves Experimentales y del Reparador de Globos Libres Tripulados.

(2) En relación al producto y a las tareas asignadas, conozca, comprenda y cumpla con las normativas de aeronavegabilidad aplicables, las instrucciones técnicas actualizadas del fabricante y las aprobadas o aceptadas por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA), y

(3) Acredite disponer de las certificaciones y experiencia requeridas por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) sobre los productos, materiales, procesos, técnicas, estándares y/o niveles en los que ejerce sus funciones.

65.205 Especialista en Soldaduras Aeronáuticas.

(a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Especialista en Soldaduras Aeronáuticas deberá:

(1) Estar calificado y certificado para realizar trabajos de soldadura en alguna técnica, material y estándar o procedimiento aplicable en estructuras y componentes aeronáuticos por un Ente reconocido por la DNA, o

(2) Para ser habilitado como Inspector de Soldaduras Aeronáuticas, a partir del 01-ENERO-2007 debe haber aprobado el curso de Instrucción Reconocida correspondiente impartido por un Centro de Instrucción habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente.

65.207 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar trabajos de soldadura en productos aeronáuticos exclusivamente sobre el material, la tecnología y el estándar o procedimiento para los cuales está certificado.

(2) Inspeccionar trabajos de soldadura en productos aeronáuticos:

(i) Cuando acredite la aprobación del curso de Inspector de Soldaduras Aeronáuticas, o

(ii) Cuando esté calificado y certificado en el material, la técnica y el estándar o procedimiento a inspeccionar y acredite una experiencia de más de tres (3) años en éstos.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales impuestas en esta Subparte,

(1) Los trabajos realizados por el titular de este Certificado deberán estar aprobados y certificados por un Inspector de Soldaduras Aeronáuticas de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña.

65.209 Especialista en Ensayos No Destructivos

(a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Especialista en Ensayos No Destructivos, deberá:

(1) Estar calificado y certificado conforme con la Norma IRAM-ISO 9712 (edición correspondiente al momento del examen) por un Ente reconocido por la DNA.

(2) Para desempeñarse como Inspector de Ensayos No Destructivos deberá disponer al menos del Nivel 2 en el método correspondiente y, a partir del 01-ENERO-2008, deberá disponer también de la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA) o del Título de Ingeniero o Técnico Aeronáutico o aprobar el examen específico del sector industrial aeroespacial.

65.211 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar Ensayos No Destructivos en productos aeronáuticos exclusivamente en el método y nivel para el cual esté certificado.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales impuestas en esta Subparte,

(1) Los trabajos realizados por el titular de este Certificado deberán estar aprobados y certificados por un Inspector de Ensayos No Destructivos de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña.

65.213 Especialista en Materiales Compuestos

(a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Especialista en Materiales Compuestos, deberá:

(1) Aprobar un curso de Instrucción Reconocida en las técnicas y métodos aceptables para el trabajo con materiales compuestos o acreditar la capacitación aceptada por la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) y prevista en el Manual de la Organización de Mantenimiento en que se desempeña, y

(2) Acreditar al menos doce (12) meses de trabajo en la especialidad bajo la supervisión de un Especialista con adecuada experiencia y dentro de los alcances de una Organización de Mantenimiento habilitada.

65.215 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones:

(1) Realizar trabajos de reparación y fabricación de partes de materiales compuestos simples y en concordancia con la Parte 43, de acuerdo con las técnicas, materiales y procesos para los cuales acredite capacitación y experiencia.

(2) Realizar trabajos de mayor complejidad exclusivamente bajo la supervisión de un ingeniero o técnico aeronáutico de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña y de acuerdo con los procedimientos aprobados o aceptados por la DNA.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales impuestas en esta Subparte,

(1) Los trabajos realizados por el titular de esta Habilitación deberán estar aprobados y certificados por el personal de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña que esté autorizado para retornar al servicio los productos bajo su alcance.

65.217 Especialista en Estructuras de Planeador y/o Motoplanoador

(a) Toda persona que disponga del Certificado de Competencia de Especialista en Estructuras de Planeador y/o Motoplanoador, retendrá el mismo pero no se procederá a otorgar nuevos Certificados a partir del 31-AGOSTO-2005.

65.219 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar trabajos de reparación en estructuras de planeador o motoplanoador, dentro de los alcances de la Organización de Mantenimiento en que se desempeña, de acuerdo con los procedimientos y datos aprobados o aceptados por la DNA y siempre que el trabajo sea hecho de acuerdo con la Parte 43.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales impuestas en esta Subparte, está sujeto a las siguientes:

(1) Sólo podrá realizar trabajos de acuerdo con las técnicas, materiales y procesos para los cuales acredite capacitación y experiencia.

(2) Los trabajos realizados por el titular de este Certificado de Competencia deberán estar aprobados y certificados por el personal de la Organización de Mantenimiento habilitada en que se desempeña que esté autorizado para retornar al servicio los productos bajo su alcance.

(3) El personal que con anterioridad al 31-AGOSTO-2005 disponía del presente Certificado de Competencia podrá continuar con su actividad pero para trabajar con estructuras de materiales compuestos, antes del 31-DICIEMBRE-2006 deberá haber aprobado el curso requerido para trabajar con los mismos.

65.221 Reparador de Globos Libres Tripulados

(a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Reparador de Globos Libres Tripulados, deberá:

(1) Ser titular de la Licencia de Piloto Comercial de Aerostato con una experiencia no inferior a ochenta (80) horas de vuelo como Piloto al Mando, debidamente certificadas y foliadas, o

(2) Acreditar la aprobación de un curso de mantenimiento ante un fabricante de globos aerostáticos de tecnologías equivalentes y un (1) año de experiencia de trabajo sobre ellos bajo supervisión de un especialista con adecuada experiencia, o

(3) Demostrar a la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) que posee los conocimientos y pericia necesaria como para realizar el mantenimiento de la aeronave de la que es propietario y que conoce las normativas de aeronavegabilidad aplicables.

65.223 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar mantenimiento y mantenimiento preventivo de globos libres tripulados de su propiedad y de terceros y expedir la certificación del mantenimiento realizado de acuerdo con lo que al respecto establece la Parte 43.

(b) Limitaciones:

Además de las limitaciones generales impuestas en esta Subparte, no podrá realizar trabajos sobre material de terceros a menos que:

(1) Disponga de la documentación técnica aplicable y actualizada,

(2) Los productos y el mantenimiento estén dentro de los niveles de tecnología y complejidad para los cuales acredite estar capacitado,

(3) Acredite cuatro (4) años de experiencia de trabajo, al menos uno (1) de ellos bajo supervisión de un especialista con adecuada experiencia,

(4) Disponga del equipamiento e instalaciones indispensables para realizar el mantenimiento requerido, y

(5) Certifique con su firma la documentación de aeronavegabilidad del aerostato.

65.225 Reparador de Aeronaves Experimentales.

(a) Toda persona que solicite un Certificado de Competencia de Reparador de Aeronaves Experimentales, deberá:

(1) Ser el constructor principal de la aeronave experimental que pretende mantener, y

(2) Demostrar a la Autoridad Aeronáutica competente (DNA) que posee los conocimientos y pericia necesaria como para realizar el mantenimiento de la aeronave que construyó y que conoce las normativas de aeronavegabilidad aplicables.

65.227 Atribuciones y limitaciones.

(a) Atribuciones:

(1) Realizar e inspeccionar mantenimiento preventivo, mantenimiento, reconstrucción y alteraciones de la aeronave por él construida, de acuerdo con las limitaciones operativas aprobadas para la misma y expedir la certificación del mantenimiento realizado sobre la misma.

(b) Limitaciones:

(1) El titular de un Certificado de Competencia de Reparador de Aeronaves Experimentales sólo podrá realizar mantenimiento en la/s aeronave/s de su propiedad y de terceros de las cuales sea el constructor principal, y siempre que:

(i) El mantenimiento de los productos y componentes de la aeronave en poder de terceros y que no hayan sido contruidos o alterados por él (ejemplo: motor, componentes del grupo motopropulsor, hélices, instrumentos, etc.) sea derivado a Organizaciones de Mantenimiento habilitadas y con alcances sobre los mismos, y

(ii) Certifique con su firma la documentación de aeronavegabilidad de la aeronave.

SUBPARTE M - CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE PRESTACION DE SERVICIO DE RAMPA.

65.231 Aplicación

65.233 Habilitaciones. Requisitos para el otorgamiento

65.235 Habilitaciones. Requerimiento de experiencia

65.237 Atribuciones y limitaciones

65.231 Aplicación

(a) Esta parte establece los requisitos que deberán cumplir los solicitantes del Certificado de Competencia de Prestación de Servicio de Rampa, sus habilitaciones, las atribuciones y limitaciones de las mismas.

65.233 Habilitaciones. Requisitos para el otorgamiento

Toda persona que desee obtener el Certificado de Competencia de Prestación de Servicio de Rampa, deberá cumplir con los requisitos establecidos para las siguientes habilitaciones: Supervisor de Servicio de Rampa, Operador de Equipos del Servicio de Rampa y Señalero de Aeródromo que para cada habilitación de la especialidad se determina:

(a) Para Supervisor de Servicios de Rampa:

(1) Tener 21 años de edad.

(2) Hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(3) Haber aprobado el ciclo secundario, completo o equivalente reconocido por la autoridad de educación competente.

(4) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase III.

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el curso de Instrucción Reconocida para la Habilitación de Supervisor de Servicio de Rampa.

(b) Para Operador de Equipos del Servicio de Rampa:

(1) Tener 18 años de edad cumplidos.

(2) Hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(3) Haber aprobado el ciclo primario, o la Educación General Básica (EGB) completa o equivalente reconocido por la autoridad de educación competente.

(4) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase III.

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el curso de Instrucción Reconocida para Operador de Equipos del Servicio de Rampa.

(c) Para Señalero de Aeródromo:

(1) Tener 18 años de edad cumplidos.

(2) Hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(3) Haber aprobado el ciclo primario, o la Educación General Básica (EGB) completa o equivalente reconocido por la autoridad de educación competente.

(4) Poseer el Certificado de Habilitación Psicofisiológica Clase III.

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el curso de Instrucción Reconocida para Señalero de Aeródromo.

65.235 Habilitaciones. Requerimiento de experiencia

Toda persona que hubiere finalizado un curso de instrucción reconocida para cualquiera de las habilitaciones de esta Subparte, previo a desempeñarse en la función, deberá:

(a) Para Supervisor de Servicio de Rampa:

(1) Una vez aprobado el curso de Instrucción correspondiente, deberá realizar tareas bajo supervisión de un titular de un Certificado de Competencia de Prestación de Servicios de Rampa con habilitación de Supervisor de Servicios de Rampa, en las aeronaves (categoría, clase y tipo) en las que se capacitó, durante:

(i) Un período no menor de 2 meses para aeronaves de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, y

(ii) 6 meses para aeronaves de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue

(b) Para Operador de Equipos del Servicio de Rampa:

(1) Una vez aprobado el curso de Instrucción correspondiente, deberá realizar tareas bajo supervisión de un titular de un Certificado de Competencia de Prestación de Servicios de Rampa con habilitación de Supervisor de Servicios de Rampa, en las aeronaves (categoría, clase y tipo) en las que se capacitó, durante:

(1) Un período no menor de 2 meses para aeronaves de hasta 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue, y

(i) 6 meses para aeronaves de más de 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue

(c) Para Señalero de Aeródromo:

(1) Una vez aprobado el curso de Instrucción correspondiente, deberá realizar tareas bajo supervisión de un titular de un Certificado de Competencia de Prestación de Servicios de Rampa con habilitación de Supervisor de Servicios de Rampa, en las aeronaves (categoría, clase y tipo) en las que se capacitó, durante:

(i) Durante un período no menor de 6 meses

65.237 Atribuciones y limitaciones

(a) Para Supervisor de Servicio de Rampa: El titular de un Certificado de Competencia de Prestación de Servicios de Rampa, con habilitación de Supervisor de Servicios de Rampa podrá:

(1) Desempeñarse en cualquier aeródromo nacional teniendo a su cargo la coordinación y fiscalización del personal de los servicios de rampa que se prestan a cada una de las aeronaves, identificadas por sus marcas y modelo, para los cuales hubiera realizado cursos específicos, los que serán certificados y avalados por el Jefe de Capacitación, Jefe de Operaciones u otra persona designada por la empresa prestataria, como así también la realización de las tareas inherentes a la atención en tierra de Aeronaves, y

(1) El titular de esta habilitación que permanezca más de 12 meses calendarios sin cumplir actividad específica, deberá ser readaptado a la función por un supervisor de servicio de rampa, con la correspondiente habilitación, hasta alcanzar 150 horas de trabajo en un plazo no mayor a 2 meses calendarios, debiendo dejar constancia escrita en el legajo del causante.

(b) Para Operador de Servicios de Rampa. El titular de un Certificado de Competencia de Prestación de Servicios de Rampa, con habilitación de Operador de Servicios de Rampa podrá:

(1) Desempeñarse en cualquier aeródromo nacional teniendo a su cargo la conducción y operación de vehículos, equipos y elementos del Servicio de Rampa para los cuales hubiera realizado cursos específicos (identificados por marca y modelo) como también la operación de las pasarelas o puentes de carga de pasajeros, para lo cual hubiera realizado cursos de manejo y operación, todos estos cursos serán certificados y avalados por el Jefe de Capacitación, Jefe de Operaciones de la empresa prestataria, como así también la realización de las tareas inherentes a la atención en tierra de Aeronaves, y

(2) El titular de esta habilitación que permanezca más de 12 meses calendarios sin cumplir actividad específica, deberá ser readaptado a la función por un Supervisor de Servicio de Rampa, con la correspondiente habilitación, hasta alcanzar 150 horas de trabajo en un plazo no mayor a 2 meses calendarios, debiendo dejar constancia escrita en el legajo del causante.

(c) Señalero de Aeródromo: El titular de un Certificado de Competencia de Prestación de Servicios de Rampa, con habilitación de Señalero de Aeródromo podrá:

(1) Desempeñarse en cualquier aeródromo nacional teniendo a su cargo el guiado de aeronaves autopropulsadas y/o remolcadas durante todos sus desplazamientos en plataforma, el guiado de equipos, vehículos y elementos de Rampa durante su operación, para los cuales hubiera realizado cursos específicos (identificados por marca y modelo), como también la operación de las pasarelas o puentes de carga de pasajeros, para lo cual hubiera realizado cursos de manejo y operación, todos estos cursos serán certificados y avalados por el Jefe de Capacitación, Jefe de Operaciones de la empresa, como así también la realización de las tareas inherentes a la atención en tierra de Aeronaves, y

(2) El titular de esta habilitación que permanezca más de 12 meses calendarios sin cumplir actividad específica, deberá ser readaptado a la función por un Supervisor de Servicio de Rampa, con la correspondiente habilitación, hasta alcanzar 150 horas de trabajo en un plazo no mayor a 2 meses calendarios, debiendo dejar constancia escrita en el legajo del causante.

SUBPARTE N -CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE JEFE DE AERODROMO PUBLICO SIN SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

65.241 Requisitos para el otorgamiento

65.243 Facultades

65.245 Disposiciones particulares para aeródromos privados

65.247 Funciones generales del encargado de un aeródromo privado

65. 241 Requisitos para el otorgamiento

(a) Toda persona que desee obtener el Certificado de Competencia de Jefe de Aeródromo Público sin Servicios de Tránsito Aéreo, deberá:

(1) Tener entre 25 y 60 años de edad (requisito referente, no excluyente).

(2) Hablar, leer, escribir y entender correctamente el idioma español.

(3) Ser argentino nativo, naturalizado o por opción.

(4) Haber aprobado el ciclo secundario, o la Educación Polimodal completo o equivalente reconocido por la autoridad aeronáutica competente.

(5) Aprobar las exigencias establecidas en el curso de Instrucción Reconocida por la autoridad competente para Jefe de Aeródromo sin Servicios de Tránsito Aéreo.

(6) Poseer aptitud psicofisiológica clase III emitida por INMAE:

(7) Elevar por expediente o Nota, a la Dirección de Tránsito Aéreo la documentación que se detalla a continuación, para su tratamiento y posterior trámite a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

(I) Formulario R.P.A. 28 – Solicitud del Certificado de competencia de Jefe de Aeródromo Público (sin Servicio de Tránsito Aéreo).

(II) Certificado de haber aprobado el Curso de Jefe de Aeródromo sin Servicio de Tránsito Aéreo (emitido por el CIPE)

(III) Copia del certificado obtenido (sólo para renovación)

(IV) Certificado de Aptitud psicofisiológica (emitido por INMAE)

(V) Copia autenticada del Certificado de haber aprobado Estudios Secundarios o el Ciclo de Educación Polimodal completo .

(VI) Copia autenticada del DNI (primera y segunda hoja)

65.243 Facultades

(a) El titular del Certificado de Competencia de Jefe de Aeródromo Público sin Servicios de Tránsito Aéreo, tendrá facultades para:

(1) Ejercer la autoridad superior en el ámbito de jurisdicción y administrar los recursos disponibles de acuerdo a las leyes, decretos, reglamentaciones y normas que rigen la actividad aeronáutica en todo el país.

(2) Mantener en buen estado de conservación y funcionamiento la infraestructura, instalaciones y equipos bajo su responsabilidad que componen el aeródromo.

(3) Coordinar los planes que contribuyan a la seguridad terrestre y aérea de todas las instalaciones que componen el aeródromo.

(4) Velar por el estricto cumplimiento de las normas vigentes relativas a las superficies de despeje de obstáculos determinadas para el aeródromo y al señalamiento del mismo.

(5) Ejercer permanentemente el control preventivo sobre áreas y superficies limitadoras del aeródromo, a fin de evitar el emplazamiento o construcción de objetos que por su ubicación y altura puedan constituir obstáculo o peligro para la navegación aérea.

(6) Disponer el señalamiento con los medios y de la manera adecuada, de los lugares o áreas del aeródromo que representen peligro para el tránsito o movimiento de las aeronaves.

(7) Informar de inmediato a la Jefatura de Región Aérea de jurisdicción las novedades que surjan respecto del emplazamiento o construcción de nuevos objetos (antenas, edificios, depósitos de combustible, tendidos aéreos de cables de cualquier tipo, carteles de propaganda, etc.) en las proximidades del aeródromo, que puedan significar peligro para el desarrollo de la actividad aérea o para el normal funcionamiento de las instalaciones.

(8) Mantener las características y condiciones para la operación con que haya sido habilitado el aeródromo a su cargo, solicitando anticipadamente a la Región Aérea a la cual pertenece, la autorización para introducir innovaciones, o efectuar cambios, ampliaciones, etc. que tengan relación con la capacidad operativa o de servicios del aeródromo.

(9) Informar de inmediato, cualquier alteración a la infraestructura equipos, servicios, que hayan sido previamente inspeccionado y habilitados por los organismos competentes, a efecto de actualizar la situación y proceder a su inmediata regularización y registro.

(10) Observar el cumplimiento de lo dispuesto en cuanto a la cesión a terceros de espacios frente a Plataformas en el Aeropuerto, sus ampliaciones o modificaciones.

(11) Establecer contacto con las autoridades municipales de su jurisdicción para que se respete la legislación en materia de limitaciones al dominio descripta en el Título III, Capítulo II del Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) en la planificación y autorización de obras civiles públicas y privadas.

(12) En caso de un accidente de aviación, intervenir en las denuncias, vigilar los despojos y colaborar con la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, y actuar de acuerdo con los términos de los Artículos 185 al 190 del Código Aeronáutico.

(13) Proceder, de acuerdo con las facultades conferidas por el Artículo 75 del Código Aeronáutico, a la inmediata remoción de una aeronave, su partes o despojos, cuando representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura, o los medios de comunicación, o cuando la permanencia en el lugar, pueda producir un deterioro del bien. Si se trata de un accidente en proceso de investigación deberá tener la autorización de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

(14) Controlar el acatamiento de la Disposición N° 4213/73 (CRA) que regula el remolque aéreo, sus ampliaciones o modificaciones.

(15) Comunicar, por los medios de información aeronáutica a su disposición, la restricción de uso de cualquiera de los servicios o áreas que brinde o comprenda el aeródromo.

(16) Proceder al levantamiento de las clausuras o de las limitaciones impuestas, sobre el aeródromo luego de superadas las causales que originaron la medida, o diligenciar las impuestas por el nivel superior.

(17) Hacer respetar las normas para Fumigación y Rociamiento (Disposición N° 2418/73), sus ampliaciones o modificaciones.

(18) Cumplimentar las normas particulares para Festivales Aéreos y Aerodeportivos (Res. 119/01), sus ampliaciones o modificaciones.

(19) Remitir el Parte de Estado de Aeródromo (AIS 2), a la Dirección de Tránsito Aéreo, con copia a la Región Aérea de jurisdicción en los meses de marzo y septiembre.

(20) Mantener actualizadas las disposiciones reglamentarias que regulan las actividades aerodeportivas y de seguridad en los aeródromos /aeropuertos y cuya tenencia resulta obligatoria.

(21) Controlar que el personal aeronáutico que realice actividades aeronáuticas a bordo de aeronaves y en superficie, cuente con los certificados de idoneidad correspondientes (licencias – certificados de competencias y certificados de habilitación psicofisiológica).

(22) Actuar, de comprobarse una presunta infracción o delito, según los procedimientos y responsabilidades que fijan los Artículos N° 203 y N° 204 del Código Aeronáutico, pudiendo requerir, en caso de ser necesario, para cumplir con tareas de prevención, fiscalización y seguridad, el auxilio de la fuerza pública, estando esta última obligada a prestarlo de acuerdo a lo establecido en el Art. N° 206 del Código Aeronáutico.

(23) Controlar el cumplimiento de las Normas para el funcionamiento y control de las actividades aerofotográficas de acuerdo con lo establecido en la AIP Parte GEN 1.6-2 (Resolución N° 1214/62)

(24) Controlar que los talleres y estaciones de servicio en el ámbito del aeródromo se ajusten a lo dispuesto en la Disposición N° 4262/75 (CRA), sus ampliaciones o modificaciones.

(25) Controlar la actividad de paracaidismo se efectúe de acuerdo con lo establecido en la AIP Parte 2 ENR 1.1 "Normas para el lanzamiento de paracaidistas"

(26) Conocer y hacer cumplir el contenido de los NOTAMS, AIC, IAA y demás publicaciones que se refieran en particular o de manera general a su aeródromo.

(27) Requerir a los operadores de trabajo aéreo permiso municipal para efectuar propaganda aérea con altavoces (Circular N° 39/56).

(28) Establecer un programa de mantenimiento del aeródromo, que contemple las medidas de inspección, revisión y reparación oportunas y adecuadas para lograr la conservación de los componentes del mismo (pistas, áreas de maniobras, pavimentadas o no, edificios, equipos técnicos, de comunicación, etc.).

(29) Practicar inspecciones del área de movimiento y de las inmediaciones del aeródromo para detectar falencias en las áreas de movimientos de aeronaves y/o vehículos, al igual que controlar la presencia de nuevos objetos que puedan afectar la operación de aeronaves, y efectuar las notificaciones que correspondan en los medios de información aeronáutica. (Directiva 262/82).

(30) Conocer, hacer cumplir y mantener actualizada las publicaciones editadas por la autoridad aeronáutica que se encuentren vigentes.

(31) Utilizar de manera racional las tierras del aeródromo para el desarrollo de medios forestales y sembradíos, con el fin de contribuir a la seguridad operativa y a la atenuación de ruidos de acuerdo a la Directiva N° 5 del 25- NOV-'80, sus ampliaciones o modificaciones.

(32) Desarrollar, además, toda otra función que surja de su tarea, las complementarias a la misma y las necesarias para una mejor administración interna.

65.245 Disposiciones particulares para aeródromos privados

(a) Para la designación del Encargado de un Aeródromo Privado se deben reunir los siguientes requisitos:

(1) Los encargados de aeródromos privados serán designados por el propietario o tenedor de éste.

(2) La autoridad aeronáutica podrá establecer las condiciones mínimas que el encargado deberá cumplir para su desempeño en el puesto.

(3) El propietario o tenedor de un aeródromo privado, comunicará la designación del encargado a la Jefatura de la Región Aérea que corresponda por la ubicación; detallando su nombre, domicilio, y fecha de designación.

65.247 Funciones generales del encargado de un aeródromo privado

(a) Son funciones del encargado de aeródromo privado:

(1) Controlar el mantenimiento, en forma permanente de las características y condiciones con que fuera habilitado el aeródromo (longitud y ancho de las pistas, franjas de seguridad, señalamiento diurno/nocturno y demás ayudas visuales, rodajes, alambrado perimetral, etc.), informando inmediatamente cualquier variación a la Región Aérea de jurisdicción.

(2) Verificar las condiciones de operación del aeródromo, observando durante el desarrollo de la actividad, el cumplimiento de Normas y Reglamentaciones emitidas por la autoridad aeronáutica.

(3) Mantener actualizado el Libro de Registro de Movimiento de Aeronaves, debidamente foliado por la Región Aérea correspondiente.

(4) Remitir el Parte de Estado de Aeródromo (AIS 2), a la Dirección de Tránsito Aéreo, con copia a la Región Aérea de jurisdicción en los meses de marzo y septiembre

(5) De verificarse el aterrizaje de aeronaves no autorizadas por el propietario del aeródromo, no se obstaculizará la continuación del vuelo, en atención a lo establecido por la Ley 17.285, Art. 6°, debiendo registrarse los siguientes datos:

(i) Tipo de aeronave, matrícula y color.

(ii) Identificación y licencia del piloto.

(iii) Cantidad de pasajeros/ tripulantes.

(iv) Procedencia del vuelo.

(v) Fecha y hora de aterrizaje.

(vi) Destino, fecha y hora de despegue.

(vii) Causa que motivo el aterrizaje.

(6) Si el aterrizaje no autorizado estuviera relacionado con la comisión de un delito, o por razones de emergencia o fuerza mayor, tal situación deberá ser comunicada por la vía más rápida disponible a la Región Aérea de su jurisdicción, en el caso de un delito avisar, además, a las autoridades policiales más cercana.

ANEXO V - PARTE 67

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 67 — CERTIFICADO APTITUD PSICOFISIOLOGICA

INDICE GENERAL

DEFINICIONES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

67.1 Aplicación

67.3 Reservado

67.4 Disposiciones generales relativas a las licencias, certificados de competencia y habilitaciones

67.5 Reservado

67.6 Examen de evaluación médica

67.7 Reservado

67.8 Médicos adscriptos a la División Centros auxiliares (MACA)

67.9 Calificación del examen de evaluación médica

67.11 Solicitud de reconsideración (Dispensa)

67.13 Otorgamiento del examen médico

67.15 Certificado de habilitación psicofisiológica otorgados por médicos aeronáuticos de las Fuerzas Armadas

67.17 Instancias para la calificación de aptitud psicofisiológica

67.19 Apelación de un Dictamen de inepto o limitación

67.21 Clases de evaluación médica

67.23 Período de validez del Certificado de Aptitud y Certificado de Habilitación Psicofisiológica

67.25 Registros médicos

67.27 Formularios, certificados, registros, reportes y grabaciones. Falsificación, reproducción o alteración

67.29 Devolución del certificado de aptitud

SUBPARTE B — DISPOSICIONES MEDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LA EVALUACION MEDICA CLASE I

67.101 Evaluación médica Clase I

67.103 Aparato ocular y anexo

67.105 Aparato rinofaringolaríngeo y oto vestibular

67.107 Psiquismo

67.109 Sistema nervioso

67.111 Sistema cardiovascular

67.113 Examen médico general

SUBPARTE C — DISPOSICIONES MEDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LA EVALUACION MEDICA CLASE II

67.201 Evaluación médica Clase II

67.203 Aparato ocular y Anexos

67.205 Aparato rinofaringolaríngeo y oto vestibular

67.207 Psiquismo

67.209 Sistema nervioso

67.211 Sistema cardiovascular

67.213 Examen médico general

SUBPARTE D — DISPOSICIONES MEDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LA EVALUACION MEDICA CLASE III

67.301 Evaluación médica Clase III

67.303 Aparato ocular y Anexos

67.305 Aparato rinofaringolaríngeo y oto vestibular

67.307 Psiquismo

- 67.309 Sistema nervioso
- 67.311 Sistema cardiovascular
- 67.313 Examen médico general

DEFINICIONES

Para el propósito de esta Regulación, los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

Aptitud Psicofisiológica: Conjunto de capacidades físicas y psíquicas que debe poseer un individuo para desempeñar con eficiencia y seguridad las atribuciones correspondientes a la/s licencia/s y/o certificados de competencia que solicite o posea.

Autoridad otorgadora del Certificado de Aptitud y del Certificado de Habilitación Psicofisiológica: Es el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE)

Certificado de Habilitación Psicofisiológica: Es el documento que acredita la aptitud psicofisiológica para el desempeño de los privilegios, funciones y atribuciones que le confiere la licencia o certificado de competencia para la que se lo extiende.

Certificado de Aptitud: Es el documento transitorio extendido por la Autoridad Aeronáutica, que acredita la aptitud psicofisiológica del examinado, para la obtención del certificado de idoneidad aeronáutica que lo requiera. Su duración será de un año, a excepción del Certificado de Aptitud para la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión y/o Helicóptero, el cual tendrá duración de 6 meses.

Clases de evaluación médica: Son los niveles de exigencias psicofisiológicas basados en la severidad y/o complejidad de los exámenes médicos considerados necesarios para el otorgamiento de los Certificados de Habilitación Psicofisiológicos o los Certificados de Aptitud, que en orden decreciente se consideran como Clase I, II y III.

Comité de Aptitud y Dispensas (CAD) : Es el grupo de médicos expertos en diversas especialidades, designados y presididos por la Autoridad Médico Aeronáutica, con la eventual participación de expertos en operaciones de vuelo u otras especialidades aeronáuticas, según sea necesario, que emitirán el Dictamen Médico Acreditado, cuando existiere novedades en el estado psicofisiológico del examinado, que no se ajustaren a los requisitos establecidos en las Regulaciones en vigencia.

Convalidación de una certificación médica: Reconocimiento que concede la Autoridad Aeronáutica a los documentos aeronáuticos otorgados por la autoridad competente de Estados adheridos a la OACI, equiparándolos a los nacionales en la medida que aquellos contengan los requisitos mínimos que se exige para el otorgamiento de éstos últimos. Los Certificados de Habilitación Psicofisiológica que podrán ser convalidados, son los correspondientes a licencias y/o habilitaciones correspondientes a actividades privadas y/o deportivas, siendo su período de validez, el correspondiente a los períodos establecidos en esta Regulación.

D.A.P.: Es el Departamento de Aptitud Psicofisiológica del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) .

D.H.A.: Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

Di.C.A.: Es la División de Centros Auxiliares del INMAE.

Dictamen médico acreditado: Es la conclusión a que han llegado uno (1) o más médicos expertos designados por la Autoridad Aeronáutica para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

Dispensa: Es la flexibilidad en la aplicación de los requisitos médicos especificados en la presente regulación otorgada en mérito a la capacidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación, que no afecte a la seguridad de la operación aérea, o función que habilita la licencia o certificado de competencia que posea el solicitante, quedando expresamente asentada dicha limitación, en el certificado médico aeronáutico correspondiente.

Examen de evaluación médica: Prueba fehaciente expedida por un Estado contratante, al efecto de que el titular de una licencia satisfaga determinadas condiciones de aptitud psicofisiológicas.

E.P.: Examen Psicofisiológico.

I.N.M.A.E.: Es el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial.

Limitaciones: Son los condicionamientos para el ejercicio de las facultades que confiere una licencia, certificado de competencia o habilitación, compatibles con la seguridad de la operación aérea, fundamentados en el dictamen médico acreditado.

M.A.C.A.: Designación otorgada por el INMAE al Médico Adscrito a la División Centros Auxiliares.

Médico Evaluador: Médico calificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que evalúa los informes médicos presentados por los médicos examinadores.

Médico Examinador: Médico con instrucción en medicina aeronáutica, conocimientos prácticos y experiencia en entorno aeronáutico, designado por la Autoridad Aeronáutica correspondiente, para llevar a cabo el reconocimiento médico de la aptitud psicofisiológica de los solicitantes de licencias, certificados de competencia y/o habilitaciones aeronáuticas.

R.A.A.C.: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

Requisitos médicos: Son parámetros clínicos y/o exámenes complementarios necesarios para evaluar la aptitud psicofisiológica para el ejercicio de la actividad aeronáutica, correspondiente a una licencia, certificado de competencia y/o habilitación.

Sustancias psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, u otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

Uso Problemático de Ciertas Sustancias: El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal con actividad aeronáutica de manera que:

(1) Constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro la vida, la salud o bienestar de otros; o

(2) Provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

SUBPARTE A — GENERALIDADES

- 67.1 Aplicación
- 67.3 Reservado
- 67.4 Disposiciones generales relativas a las licencias, certificados de competencia y habilitaciones
- 67.5 Reservado
- 67.6 Examen de evaluación médica
- 67.7 Reservado
- 67.8 Médicos Adscritos a la División Centros Auxiliares (MACA)
- 67.9 Calificación del examen de evaluación médica
- 67.11 Solicitud de reconsideración (Dispensa)
- 67.13 Otorgamiento del examen médico
- 67.15 Certificado de habilitación psicofisiológica otorgados por médicos aeronáuticos de las Fuerzas Armadas
- 67.17 Instancias para la calificación de aptitud psicofisiológica
- 67.19 Apelación de un dictamen de inepto o limitación
- 67.21 Clases de evaluación médica
- 67.23 Período de validez del Certificado de Aptitud y Certificado de Habilitación Psicofisiológica
- 67.25 Registros médicos
- 67.27 Formularios, certificados, registros, reportes y grabaciones. Falsificación, reproducción o alteración
- 67.29 Devolución del certificado de aptitud
- 67.1 Aplicación

(a) Estas disposiciones establecen los estándares médicos para el otorgamiento del Certificado de Aptitud y el Certificado de Habilitación Psicofisiológica necesarios para la obtención de las licencias, certificados de competencia y habilitaciones de acuerdo a las partes 61, 63, 64, 65, y 105 de estas Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) .

67.3 Reservado

67.4 Disposiciones generales relativas a las licencias, certificados de competencia y habilitaciones

(a) El poseedor de una licencia, certificado de competencia o habilitación, o quien los requiera, solicitará, cuando corresponda una evaluación médica expedida de conformidad con los requisitos psicofisiológicos de las Subpartes B, C y/o D de esta Parte.

(b) Los solicitantes de licencias, certificados de competencia, o habilitaciones para los cuales se requiera una aptitud psicofisiológica, informarán, como parte inicial de la declaración jurada del examen de evaluación médica, si se han sometido anteriormente a algún reconocimiento análogo, y en caso afirmativo, la fecha, el lugar y el resultado de dicho reconocimiento. Los solicitantes darán a conocer al médico examinador si con anterioridad les fue denegada, revocada o suspendida alguna evaluación médica y , en caso afirmativo, indicarán el motivo de esa denegación, revocación o suspensión.

(c) Cuando el interesado no satisfaga alguno de los requisitos médicos establecidos en las Subpartes B, C, o D (según corresponda) de esta Parte respecto a determinada licencia, certificado de competencia o habilitación, no se expedirá ni renovará la evaluación apropiada de la aptitud psicofisiológica, siendo calificado en consecuencia, quedando si el causante lo solicita por nota escrita, su calificación a considerar por el Comité de Aptitud y Dispensa. Dicho comité, se expedirá teniendo en cuenta que se satisfagan las siguientes condiciones:

(1) Que el dictamen médico acreditado indique, en circunstancias especiales, que la falta de cumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, numérico o de otra clase, es tal que no es probable, que el ejercicio de las atribuciones de la licencia, certificado de competencia o habilitación que solicita ponga en peligro la seguridad de la actividad aeronáutica.

(2) Que se hayan tenido debidamente en cuenta la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones particulares de la operación aérea o terrestre

(3) Que se anote en la licencia o certificado de competencia cualquier limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la/s licencia/s y/o certificado de competencia dependa del cumplimiento de tales limitaciones.

(4) Si el citado Comité de Aptitud y Dispensa, resolviera nuevamente la ineptitud, el examinado podrá optar por pedir una nueva reconsideración de su aptitud, por escrito, en forma directa al Director de I.N.M.A.E.

(d) Los períodos de validez de los Certificados de Aptitud y de los Certificados de Habilitación Psicofisiológicas para cada una de las licencias, certificados de competencia o habilitaciones se ajustarán a lo detallado en el Apéndice 1 a que se hace referencia en la Sección 67.23 de esta Parte de la RAAC y tendrán vigencia a partir de la fecha en la cual dio comienzo la evaluación médica, caducando el último día del mes en que finaliza el período que corresponde a cada certificado de idoneidad aeronáutica establecido en la mencionada tabla.

(e) Cuando por razones operativas o de fuerza mayor, un miembro de la tripulación de vuelo de aeronaves dedicadas a operaciones comerciales, tuviere su licencia vencida debido al Certificado de Habilitación Psicofisiológica, podrá solicitar la ampliación de validez de la misma, por un período no mayor a 15 días, siempre que haya iniciado el nuevo examen de evaluación médica, previo o el último día para su vencimiento.

(f) Los titulares de certificados de idoneidad aeronáutica, no ejercerán las atribuciones que éstos y las habilitaciones conexas le confieren cuando tengan conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofisiológica que pudiera impedirles ejercer debidamente y en condiciones de seguridad dichas atribuciones. Los titulares de licencias y/o certificados de competencia, deberán informar embarazo confirmado o cualquier disminución de su aptitud psicofísica de más de 20 días de duración o que exija tratamiento continuado con medicamentos recetados, y/o que haya requerido tratamiento en hospital. Ante cualquier

duda deberán consultar sin demora a la Autoridad Aeronáutica otorgadora de certificados de habilitaciones psicofisiológicas, o cuando:

- (1) Hayan estado internados en un establecimiento sanitario 24 horas o más.
- (2) Hayan soportado intervenciones quirúrgicas o procedimientos invasivos (Ej.: Cateterismos cardíacos, angioplastias, coronarias o de otro tipo, cardioversiones, apertura de abscesos con o sin drenajes, etc.)
- (3) Tuviesen prescripción ocasional o regular de medicación de cualquier tipo.
- (4) Tuviesen indicación de corrección óptica de cualquier tipo, incluida la quirúrgica.

(g) El alumno o el titular de una licencia o certificado de competencia prevista en la presente Regulación no podrá ejercer las atribuciones que le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

(h) Los servicios médicos de todo explotador aeronáutico en cumplimiento de los párrafos (f) y (g) de esta Sección que tomen conocimiento que el titular de una licencia o certificado de competencia contempladas en esta Regulación, padezca o haya padecido alguna afección física y /o psíquica y / o situación que disminuya su aptitud psicofisiológica, deberá desafectar al causante de su actividad específica, e informar fehacientemente a la Autoridad Médica Aeronáutica Competente (INMAE) dentro del plazo de 72 horas corridas del momento en que hubiera tomado conocimiento.

(j) Los aspirantes a obtener certificados aeronáuticos o los titulares de dichos documentos, que deseen obtener o renovar su Certificado de Aptitud o Certificado de Habilitación Psicofisiológica, deberán reunir los requisitos médicos expresados en la presente Regulación.

67.5 Reservado

67.6 Examen de evaluación médica

(a) El examen psicofisiológico tiene por objeto propender a la seguridad mediante la conservación de la aptitud psicofisiológica.

(b) El aspirante a obtener un certificado de idoneidad aeronáutica deberá reunir los requisitos psicofisiológicos que para cada una de ellos se establecen en la presente Regulación. Los exámenes psicofisiológicos son requisitos indispensables en las siguientes circunstancias:

- (1) Para la obtención o renovación de una licencia, certificado de competencia o habilitación.
- (2) Para prolongar la vigencia de las mismas.
- (3) Para reconsiderar la aptitud psicofisiológica después de un accidente aéreo o terrestre relacionado a actividad aeronáutica.
- (4) Cuando lo determine la Autoridad Aeronáutica competente.
- (c) En el acto del examen la persona que aspire a, o tenga que renovar el Certificado de Habilitación Psicofisiológica, deberá:

- (1) Exhibir su documento de identidad y licencia o certificado de competencia correspondiente
- (2) En el caso de aspirantes, presentar la solicitud u orden de examen emanada de la autoridad competente de la Institución que lo envía.
- (3) Completar y firmar de puño y letra una declaración de antecedentes médicos y/o hereditarios de carácter personal y familiar, la cual tiene carácter de declaración jurada, y
- (4) El examinado deberá especificar:
 - (i) Si ha efectuado anteriormente un examen similar al solicitado; en caso afirmativo, dónde fue efectuado y con qué resultado;
 - (ii) Datos de filiación reseña de antecedentes familiares, personales, como así también número de horas voladas o lanzamientos realizados;
 - (iii) Si ha sido considerado por el Comité de Aptitud y Dispensas (CAD) y todo otros antecedentes aeronáuticos que interese o sea relativo a la aptitud psicofisiológica.

(d) Toda declaración falsa o cualquier otro hecho contemplado en la Sección 67.27 de esta Subparte llevado a cabo por el solicitante o titular de una licencia, certificado de competencia, o habilitación se pondrá en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica competente para que se administren las medidas que se estimen apropiadas y el examen de evaluación médica realizado será considerado nulo a todo efecto.

(e) El examen de evaluación médica incluirá:

- (1) Interrogatorio exhaustivo sobre antecedentes médicos del solicitante y familiares.
- (2) Parámetros biométricos.
- (3) Examen clínico general de los sistemas: tegumentario, locomotor, cardiovascular, respiratorio, digestivo, genitourinario, y hematológico.
- (4) Examen clínico cardiológico con electrocardiograma informado.
- (5) Examen odontológico.
- (6) Examen oftalmológico completo que incluye visión cromática
- (7) Examen otorrinolaringológico con evaluación audiométrica,
- (8) Examen de laboratorio completo de sangre y de orina recién emitida,
- (9) Examen radiológico de tórax,
- (10) Examen clínico neurológico con o sin electroencefalograma,
- (11) evaluación psicológica (área cognitiva, psicomotriz, emocional, motivacional y conductual) y
- (12) Psiquiátrica, con los estudios complementarios que en cada caso correspondan.

(f) Se solicitará un electroencefalograma con doce derivaciones, en condiciones basales e informado durante el primer examen de alumno piloto privado siempre que exista a criterio del médico examinador, antecedentes que así lo justifiquen. Para las licencias TLA (A/H) y Piloto Comercial de Primera Clase de

Avión, dicho examen, deberá realizarse cada 5 años, y/o en cualquier oportunidad que el médico examinador y/o evaluador así lo consideren necesario.

(g) El cumplimiento de los requisitos psicofisiológicos exigidos en esta Regulación para las distintas licencias y/o certificados de competencia y/o habilitaciones será acreditado mediante el correspondiente Certificado de Aptitud y/o el Certificado de Habilitación Psicofisiológica.

67.7 Reservado

67.8 Médicos Adscriptos a la División Centros Auxiliares (MACA)

(a) Generalidades: El Médico Adscrito a la División Centros Auxiliares (MACA) del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) , tiene por finalidad la realización del examen para determinar la calificación de aptitud psicofisiológica requerida para la actividad aeronáutica.

(b) Los MACA serán designados por el Director del INMAE, debiendo para ello:

- (1) Ser propuesto al Director por las autoridades vigentes de una Institución Aerodeportiva habilitada, mediante una nota de solicitud debidamente firmada por el Presidente y el Secretario.
- (2) Para su designación el profesional médico propuesto como MACA deberá cumplir con las exigencias que para tal función ha establecido el INMAE.

(c) El MACA depende directamente de la División Centros Auxiliares del Departamento de Aptitud Psicofisiológica del INMAE y su duración es de 1 año, renovable automáticamente, salvo decisión en contrario de:

- (1) El Director del INMAE;
- (2) De la Institución Aerodeportiva que lo propuso, o
- (3) Del médico interesado.

(4) Todo MACA deberá cumplir fielmente con las directivas establecidas en la Guía para los Médicos Adscriptos a la División Centros Auxiliares, publicada por la mencionada División dependiente del INMAE.

(d) Siendo norma del INMAE velar por la seguridad, especialmente, en lo que respecta a la aptitud psicofisiológica del personal aeronáutico, cada uno de los MACA recibirán la instrucción y capacitación necesaria en Medicina Aeronáutica; debiendo adquirir los conocimientos prácticos y la experiencia con respecto a las condiciones en las que los titulares de licencias, certificados de competencias o habilitaciones desempeñan sus funciones específicas.

(e) El área de acción del MACA estará limitada a las zona geográficas de las instituciones aerodeportivas para las cuales fue designado, y podrá realizar los siguientes exámenes psicofisiológicos:

(1) En exámenes de selección requeridos para los alumnos aspirantes a las siguientes licencias y certificados de competencia:

- (i) Piloto Privado de Avión
- (ii) Piloto Privado de Helicóptero
- (iii) Piloto Privado de Aerostato
- (iv) Piloto Privado de Giroplano
- (v) Piloto de Planeador
- (vi) Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM)
- (vii) Paracaidista
- (viii) Otros certificados de idoneidad aeronáutica que se designen a los que el MACA podrá examinar.

(2) En exámenes de control requeridos para los titulares de las siguientes licencias y certificados de competencia:

- (i) Piloto Privado de Avión
 - (ii) Piloto Privado de Helicóptero
 - (iii) Piloto Privado de Aerostato
 - (iv) Piloto Privado de Giroplano
 - (v) Piloto de Planeador
 - (viii) Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM)
 - (ix) Paracaidista
 - (x) Otros certificados de idoneidad aeronáutica que se designen a los que el MACA podrá examinar.
- (3) El Examen Psicofisiológico Post Accidente solamente podrá ser realizado en el INMAE.

67.9 Calificación del examen de evaluación médica

(a) La calificación del resultado del examen de evaluación médica será: Apto, Inepto Temporario o Inepto.

(1) Apto: Se calificará de este modo, toda vez que el examinado cumpla con los requisitos médicos exigidos en esta Regulación para el ejercicio de las facultades que le otorga el certificado de idoneidad aeronáutica que requiera o posea. El período de validez de esta calificación podrá ser restringido a períodos menores a juicio del médico evaluador.

(2) Inepto Temporario: Se calificará de este modo toda vez que el examinado no reúna los requisitos médicos exigidos por esta Regulación y la causa descalificante sea de carácter transitorio y pueda ser resuelta mediante tratamiento médico y/o quirúrgico.

(3) Inepto: Se calificará de este modo toda vez que el examinado no reúna los requisitos médicos exigidos y la causa sea de carácter permanente, o de duración indeterminable.

67.11 Solicitud de reconsideración (Dispensa)

(a) Cuando el examinado hubiese sido calificado "inepto", podrá solicitar la reconsideración de dicha calificación dirigiéndose por nota al Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial,

especificando la/s causa/s que determinaron la ineptitud y justificando las razones de su solicitud. En caso de prosperar dicha solicitud, el Comité de Aptitud y Dispensas (CAD) o las distintas instancias calificadoras establecerán, cuando lo considere necesario, los exámenes y/o estudios complementarios que se requieran para considerar la petición.

(1) En el caso de haber otorgado una dispensa, el Comité de Aptitud y Dispensas, deberá expedir su Dictamen dentro de los 60 días hábiles de presentada la nota de reconsideración;

(2) Todo dictamen emitido por el Comité de Aptitud y Dispensas o cualquiera de las instancias calificadoras, es de cumplimiento obligatorio, debiendo quedar constancia del mismo en el legajo médico y en el Certificado de Aptitud Psicofisiológica o y Certificado de Aptitud del causante.

(b) El CAD y toda otra instancia calificadora, no sólo considerará lo establecido en las Subpartes B, C o D de esta Parte, sino también:

(1) Los efectos combinados resultantes de la falla de uno o más ítems de las Subpartes correspondientes, y

(2) El pronóstico emitido a través de un médico certificado (MACA) por la Autoridad competente.

(c) Se podrá otorgar una dispensa a la Regulación vigente, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

(1) Que la deficiencia psicofisiológica no pueda ser causa de incapacitación repentina o súbita o de imposibilidad de desempeñar sus funciones con seguridad mientras ejerza las atribuciones que le confiere la licencia o certificado de competencia.

(2) Que la deficiencia determinante de la dispensa pueda ser compensada con la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación.

(3) La dispensa deberá aclarar para que clase y función aeronáutica se otorga. La validez de la misma será mantenida mientras la causa determinante de la misma no haya evolucionado. Las distintas instancias calificadoras, podrán establecer los períodos de duración de la dispensa otorgada.

(d) La dispensa podrá determinar:

(1) Limitación en el período de validez del Certificado de Aptitud o Certificado de Habilitación Psicofisiológica;

(2) Requisitos médicos a cumplimentar para la expedición de una nueva certificación médica;

(3) Limitación operacional necesaria para el ejercicio de una actividad aeronáutica segura.

(e) El CAD y toda instancia calificadora podrá revocar en cualquier momento la dispensa previamente otorgada en caso de:

(1) Empeoramiento en la condición médica causante de la ineptitud o concurrente con la misma.

(2) Falta en el cumplimiento de las limitaciones operacionales impuestas.

(3) Falta en el cumplimiento de los requisitos médicos impuestos.

(4) Incumplimiento del desarrollo eficiente y/o seguro del ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia o certificado de competencia, constituyendo un riesgo para la seguridad pública.

(5) Cualquier circunstancia que pueda considerarse como causal de incumplimiento del Dictamen.

(6) Cualquier circunstancia que sea causa de suspensión establecido en la Sección 67.27 de esta Subparte.

67.12 Requisitos de evaluación médica

(a) El solicitante de una evaluación médica, expedida de conformidad con lo explicitado en la Sección 67.6 (e) , (f) y (g) de esta Subparte realizará el examen médico basado en los requisitos psicofísicos, visuales, visión de los colores y auditivos, que se detallan a continuación:

(1) Para la prueba psicofísica se exigirá al solicitante de cualquier clase de evaluación médica esté exento de:

(i) Cualquier deformidad congénita o adquirida, o

(ii) Cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica; o

(iii) Cualquier herida o lesión, o secuela de intervención quirúrgica; o

(iv) Cualquier efecto o efecto secundario de cualquier medicamento terapéutico, prescrito o no prescrito, que tome; que sean susceptibles de causar alguna deficiencia funcional que pueda interferir con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.

(2) Requisitos de prueba de agudeza visual:

(i) Las pruebas de agudeza visual se realizarán en un ambiente con un nivel de iluminación que corresponda a la iluminación ordinaria de una oficina (30 - 60 cdm.)

(ii) La agudeza visual se medirá por medio de equipos diseñados y aceptados para este procedimiento, que permitan obtener la equivalencia en los métodos de evaluación en los distintos medios en los que se efectúe el examen.

(3) Requisitos aplicables a la visión de los colores:

(i) Se examinará al solicitante respecto a su capacidad de identificar correctamente una serie de láminas pseudo isocromáticas en condiciones normalizadas de iluminación.

(ii) En caso de no obtener un resultado satisfactorio con las láminas pseudo isocromáticas, se procederá a determinar si puede distinguir con facilidad los colores utilizados en la navegación aérea e identificar correctamente las luces usadas en aviación, mediante la linterna de luces adecuadas y aprobadas.

(4) Requisitos auditivos:

(i) Se exigirá que el solicitante no tenga ninguna deficiencia de percepción auditiva que comprometa el buen desempeño de sus funciones, mientras ejerza las atribuciones que le confiere la licencia;

(ii) Los audiómetros estarán calibrados de acuerdo a la Recomendación R389, de la Organización Internacional de Normalización (ISO)

67.13 Otorgamiento del Examen Médico

(a) El Certificado de Aptitud y el Certificado de Habilitación Psicofisiológica lo otorgan el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial a través de sus dependencias correspondientes.

67.15 Certificado de Habilitación Psicofisiológica otorgada por Médicos Aeronáuticos de las Fuerzas Armadas

(a) Son otorgados por Médicos examinadores de Personal Navegante aeronáutico que ha aprobado el Curso Básico de Medicina Aeronáutica dictado por el INMAE y se encuentren previamente autorizados a realizar el Examen psicofisiológico, no así su calificación, la cual es potestad del INMAE y los Centros Auxiliares que lo componen.

67.17 Instancias para la Calificación de Aptitud Psicofisiológica

(a) Primera Instancia: La Aptitud Psicofisiológica será otorgada en primera instancia por el Médico Evaluador que emitirá el Dictamen Médico Acreditado de acuerdo a las regulaciones en vigencia.

(b) Segunda Instancia: La constituye el Comité de Aptitud y Dispensa, que evaluará al causante en los siguientes casos:

(1) A solicitud del Médico Evaluador.

(2) A solicitud escrita del causante (pedido de reconsideración de aptitud) .

(c) Ultima Instancia: La constituye el Director del INMAE, a petición escrita del causante. El Director del INMAE estará asesorado por personal especializado en el área a tratar, evaluando cada caso en particular, pudiendo decidir en forma directa o derivar la calificación nuevamente al Comité de Aptitud y Dispensa. La resolución tomada en última instancia, tiene carácter inapelable y de cumplimiento obligatorio, de no mediar cambio en el estado psicofisiológico del causante que motivó dicha apelación.

67.19 Apelación de un Dictamen de Inepto o Limitación

(a) Todo Dictamen podrá ser apelado mediante nota dirigida al Director del INMAE.

67.21 Clases de Evaluación Médica

(a) Se instituirán 3 clases de evaluación médica de acuerdo a los niveles de requisitos psicofisiológicos para los distintos certificados de idoneidad aeronáutica, a saber:

(1) Evaluación Médica Clase I:

(i) Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de avión y/o helicóptero.

(ii) Habilitación de Exhibición Acrobática avión y/o planeador.

(iii) Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión.

(iv) Licencia de Piloto Aeroaplicador avión/helicóptero.

(v) Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo.

(2) Evaluación Médica Clase II:

(i) Licencia de piloto privado de avión, helicóptero, aerostato y giroplano

(ii) Licencia de Piloto de Planeador.

(iii) Licencia de Piloto Comercial de avión, helicóptero y aerostato.

(iv) Licencia de Navegador.

(v) Licencia de Mecánico de a Bordo.

(vi) Licencia de Técnico Mecánico de a Bordo.

(vii) Licencia de Radiooperador de a Bordo.

(viii) Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM) .

(ix) Certificado de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros.

(x) Certificado de Competencia de Paracaidista (mayor de 40 años) .

(3) Evaluación Médica Clase III:

(i) Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronave.

(ii) Licencia de Despachante de Aeronave.

(iii) Licencia de Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave.

(iv) Licencia de Operador de Estación Aeronáutica.

(v) Licencia de Operador del Servicio de Información Aeronáutica

(vi) Licencia de Jefe de Aeródromo.

(vii) Certificado de Competencia de Paracaidista (menor de 40 años)

(viii) Certificado de Competencia de Plegador de Paracaídas.

(ix) Certificado de Competencia en Tareas Especiales de Mantenimiento.

(x) Certificado de Competencia de Prestación del Servicio de Rampa.

(xi) Certificado de Competencia de Jefe de Aeródromo Público sin Servicio de Tránsito Aéreo

67.23 Período de validez del Certificado de Aptitud y Certificado de Habilitación Psicofisiológica.

(a) Los períodos de validez de las distintas clases de evaluación médica para cada una de las licencias, certificados de competencia o habilitaciones, registrados en la Sección 67.21 de esta Subparte, y que establecen su período de validez en el Apéndice 1 de esta Subparte se registrará el último día del mes correspondiente a la fecha de vencimiento del Certificado de Habilitación y/o Certificado de Aptitud Psicofisiológica, según la licencia o certificado de competencia que se tratase.

67.25 Registros Médicos

(a) Cuando sea requerida información médica adicional o sea necesaria la presentación de copia de la historia clínica u otro tipo de estudios necesarios para determinar el cumplimiento de los ítems correspondientes a la clase de evaluación médica solicitada, el examinado deberá presentarla para su posterior calificación.

(b) En estos casos la calificación quedará a la espera hasta la presentación de los datos requeridos precedentemente.

67.27 Formularios, Certificados, Registros, Reportes, y Grabaciones: Falsificación, Reproducción o Alteración

(a) Ninguna persona podrá hacer u ocasionar que se haga:

(1) Declaraciones fraudulentas o intencionalmente falsas en cualquier formulario requerido para la obtención de un certificado médico o ante cualquier requerimiento del INMAE.

(2) Ingresar datos falsos en cualquier registro, grabación, o reporte que sea retenido, hecho o usado para demostrar el cumplimiento de requisitos solicitados por el INMAE.

(3) Reproducir con fines fraudulentos de cualquier certificado médico o certificado de aptitud psicofisiológica expedido por el INMAE.

(4) Alterar los certificados médicos o certificados de aptitud Psicofisiológicas expedidos por el INMAE.

(5) Ocultar toda información que pudiera considerarse útil a los fines de la calificación.

(b) La realización de un hecho prohibido en esta Regulación, será motivo suficiente para:

(1) Suspender o revocar todo tipo de certificado de aptitud psicofisiológica que posea la persona en cuestión.

(2) Anular toda Dispensa otorgada.

(3) Denegar toda solicitud para la obtención de un certificado de aptitud psicofisiológica o solicitud de Dispensa.

67.29 Devolución del Certificado de Aptitud

(a) El poseedor de un certificado de aptitud psicofisiológica que le fuera suspendido o revocado, deberá, dentro de los primeros 30 días de la notificación, devolverlo al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) sito en Avenida Belisario Roldán 4651 — CP 1425 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

APENDICE 1

CERTIFICADOS DE IDONEIDAD AERONAUTICA	VALIDEZ	CLASE
1.— Piloto de Transporte de Línea Aérea de avión / helicóptero	6 meses	I
2.— Habilitación Exhibición Acrobática de avión / planeador	1 año	I
3.— Piloto Comercial de Primera Clase de Avión	1 año	I
4.— Controlador de Tránsito Aéreo	1 año	I
5.— Piloto Aeroaplicador de avión / helicóptero.	1 año	I
6.— Piloto Comercial de avión, helicóptero y aerostato	1 año	II
7.— Piloto Privado de avión, helicóptero, aerostato y giroplano	1 año	II
8.— Piloto de Planeador	1 año	II
9.— Piloto Comercial de Giroplano (Reservado) 1 año	II	
10.— Navegador	1 año	II
11.— Mecánico de a Bordo	1 año	II
12.— Técnico Mecánico de a Bordo	1 año	II
13.— Radiooperador de a Bordo	1 año	II
13.— Tripulante de Cabina de Pasajeros	1 año	II
14.— Paracaidista mayor de 40 años	1 año	II
15.— Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada	1 año	II
16.— Paracaidista menor de 40 años	2 años	II
17.— Mecánico de Mantenimiento de Aeronave	3 años	III
18.— Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronave	3 años	III
19.— Despachante de Aeronave	3 años	III
20.— Jefe de Aeródromo	3 años	III
21.— Operador de Estación Aeronáutica	3 años	III
22.— Operador del Servicio de Información Aeronáutica	3 años	III
23.— Plegador de Paracaídas	3 años	III
24.— Especialistas de Mantenimiento	3 años	III
25.— Prestación del Servicio de Rampa	3 años	III
26.— Jefe de Aeródromo Público sin Servicio de Tránsito Aéreo	3 años	III

SUBPARTE B — DISPOSICIONES MEDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LA EVALUACION MEDICA CLASE I

67.101 Evaluación médica Clase I

67.103 Aparato ocular y anexos

67.105 Aparato rinofaringolaríngeo y otovestibular

67.107 Psiquismo

67.109 Sistema nervioso

67.111 Sistema cardiovascular

67.113 Examen médico general

67.101 Evaluación médica Clase I

(a) Se exigirá al solicitante que esté exento de toda incapacidad física activa o latente, aguda o crónica, capaz de causar cualquier ineptitud funcional que pueda afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia o certificado de competencia que solicita o ya posea, comprometiendo la seguridad en la actividad aeronáutica.

67.103 Aparato ocular y Anexos

(a) El solicitante no presentará ninguna afección o lesión, congénita o adquirida, aguda o crónica de cualquiera de los ojos, sus anexos, vías ópticas principales o reflejas, que interfieran en el ejercicio seguro de las facultades que otorga la licencia correspondiente.

(b) Toda afección que haya requerido tratamiento quirúrgico y/o protésico de cualquier índole serán considerados por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Una agudeza visual menor a siete décimas (7/10) en cada ojo por separado, con lentes correctores o sin ellos. Los lentes correctores deberán permitir al poseedor de la licencia, certificado de competencia/habilitación cumplimentar los requisitos visuales a todas las distancias. No se permitirá más de un par de anteojos para cumplimentar los requisitos

(2) El error de refracción mayor de más menos 3 dioptrías, en el examen inicial, pudiéndose aceptar como apto un error de refracción de +3 / -5 dioptrías en los exámenes de revalidación, en un solicitante experimentado con historia de visión estable. Entre los dos ojos (anisometropía) no deberá ser mayor de 2.0 dioptrías

(3) El error de refracción con componente astigmático, el astigmatismo no deberá exceder de 2 dioptrías.

(4) El campo visual, con la corrección óptica o sin ella, alterado en forma difusa o localizada.

(5) Una acomodación que no le permita la lectura de la carta Nº 3 de Jaeger o su equivalente, a treinta centímetros (30 cm.) , con cada ojo por separado, con o si lentes correctores.

(6) Una exoforia mayor 6 dioptrías o una hiperforia mayor a 1 dioptría

(7) La diplopía binocular o monocular.

(8) Los implantes de lentes intraoculares de cámara posterior que no satisfaga los requisitos de agudeza visual.

(9) Los implantes de lentes intraoculares de cámara anterior.

(10) El solicitante deberá poder interpretar sin errores las figuras del Test de Ishihara de 24 figuras.

67.105 Aparato rinofaringolaríngeo y otovestibular

(a) El solicitante no presentará afecciones o lesiones agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas del sistema otovestibular y/o rinofaringolaríngeo, que puedan significar un riesgo para el desarrollo de una actividad aeronáutica segura.

(b) Se exigirá que el solicitante no tenga deficiencia de percepción auditiva por vía aérea en cámara sonoamortiguadora habiéndose descartado patología vestibular según normas ANSI o ISO, en cada oído por separado, según a lo especificado en cada caso por el INMAE.

(c) Si la deficiencia auditiva es mayor a la exigida en el inciso precedente, podrá ser declarado apto, a condición que, en la curva logaudiométrica completa alcance el 100 (%) de la discriminación de la palabra, no debiendo superar los sesenta decibels (60db.) en el mejor oído y los 75 db. en el peor oído separadamente.

(d) Si la deficiencia en la capacidad auditiva supera a las especificadas en los párrafos anteriores, quedará a criterio del médico examinador realizar las pruebas complementarias que se consideren necesarias. Siendo decisión del Comité de Aptitud y Dispensas otorgar la aptitud con las limitaciones correspondientes.

(e) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Los procesos patológicos agudos o crónicos del oído interno, medio y externo, que modifiquen la audición o el equilibrio.

(2) La obstrucción de la trompa de Eustaquio en todas sus formas.

(3) Las perforaciones del tabique nasal, cualquiera sea su origen, cuando alteren la fisiología nasal

(4) Las desviaciones del tabique nasal cuando modifiquen la ventilación por vía nasal y obliguen el reemplazo por la respiración bucal.

(5) Cualquier causa que obligue a la ventilación por vía bucal exclusivamente.

(6) Las disfonías que impidan o dificulten la normal emisión de la voz.

(7) Las dificultades respiratorias y/o deglutorias altas que impidan o modifiquen la fisiología normal.

(8) Los trastornos del sistema vestibular agudos o crónicos, cualquiera sea su etiología.

(9) La perforación timpánica sin cicatrizar, que no sea de origen infecto-contagioso o tumoral, y además sea seca y central, cuando no pueda superar los requisitos audiométricos exigidos en esta Regulación.

(10) El no cumplimiento de los límites audiométricos expresados en el Apéndice 1 de esta Subparte

67.107 Psiquismo

(a) El solicitante deberá estar libre de afecciones mentales. Se exigirá capacidad intelectual y emotividad acorde a la actividad que se pretenda desempeñar. Deberá haber ausencia de vicios inveterados, de uso de sustancias psicoactivas, de uso problemático de ciertas sustancias y de toda otra alteración capaz de afectar su equilibrio psíquico y comprometer la seguridad de vuelo.

(b) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Toda afección congénita o adquirida, aguda o crónica, activa o latente del psiquismo, pueda significar un riesgo para el desempeño de la actividad aeronáutica.

(2) Las toxicomanías de cualquier forma o tipo: alcoholismo, drogodependencia, o proclividad habitual y/o uso problemático de toda sustancia psicoactiva, con excepción del tabaco y cafeína.

(3) Los trastornos de la personalidad (enfermos psicopáticos) y de conducta, manifiestos o encubiertos.

(4) Los trastornos del desarrollo, las demencias y otros trastornos mentales orgánicos.

(5) Las esquizofrenias, delirios y otros trastornos psicóticos.

(6) Los trastornos afectivos o de adaptación.

(7) Las neurosis de ansiedad, fóbicas, histeria, obsesivo-compulsiva y somatoforme (hipocondría y somatización).

(8) Las reacciones psíquicas puestas de manifiesto durante la actividad, examen psicofisiológico y/o vida de relación no acordes con las situaciones referidas.

(9) Los antecedentes psiquiátricos de episodios, conductas o manifestaciones de fallas en los mecanismos de defensa consecuentes o emergentes de patologías no psiquiátricas.

(10) El resultado no satisfactorio de las pruebas complementarias que a criterio del médico examinador y/o evaluador se implementen.

67.109 Sistema Nervioso

(a) El solicitante no presentará afecciones, congénitas o adquiridas, agudas o crónicas, funcionales u orgánicas del sistema nervioso central y/o periférico, que puedan significar riesgo para la actividad aeronáutica y/o incapacidad repentina.

(b) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) La epilepsia en todas sus formas clínicas, incluidas las postraumáticas y reflejas

(2) Cualquier trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de la causa.

(3) La disfunción cerebral diagnosticada electroencefalográficamente, con repercusión clínica y/o psicológica.

(4) La enfermedad cerebro-vascular isquémica (ataques isquémicos transitorios, insuficiencia vertebral, déficit neurológico isquémico reversible, infarto parcial no progresivo, infarto completo).

(5) Las hemorragias intracraneales (hemorragia intracerebral espontánea, hemorragia subaracnoidea, etc.)

(6) Las malformaciones vasculares (aneurismas, angiomas, etc.)

(7) La neurosífilis y el neurosida, cualquiera sea su forma clínica.

(8) Las secuelas de afecciones inflamatorias encefálicas, meníngeas o medulares.

(9) Las enfermedades desmielinizantes.

(10) Los tumores cerebrales y del sistema nervioso periférico.

(11) Las secuelas cerebrales postquirúrgicas.

(12) Toda afección intracerebral de cualquier etiología, operada o no, con riesgo de epilepsia tardía

(13) Todo trastorno del equilibrio, práxico, mnésico y/o cognitivos sintomático que no sea consecuencia o secuela de enfermedad psico-orgánica.

(14) Las enfermedades extrapiramidales.

(15) Los movimientos involuntarios de cualquier origen

(16) Los traumatismos de cráneo-encefálicos con conmoción o fracturas simples de cráneo, no acompañados de lesiones cerebrales, deberán considerarse con una ineptitud temporaria no inferior a 6 meses a partir del evento dañoso. Vencido dicho plazo, y de no mediar ningún inconveniente de índole médica, se podrá otorgar una aptitud limitada a 3 meses con nuevo control neurológico.

(17) Los hematomas extradurales o subdurales, las laceraciones cerebrales primarias expuestas, las fístulas craneales persistentes, la epilepsia postraumáticas y deficiencias neurológicas permanentes incompatibles con una actividad aeronáutica segura, consecuencia o efectos de traumatismos cráneo-encefálicos.

67.111 Sistema cardiovascular

(a) El solicitante no poseerá afecciones del sistema cardiovascular congénitas o adquiridas, agudas o crónicas que alteren la función cardiocirculatoria o que tengan manifestaciones clínicas o que se evidencien mediante exámenes complementarios pertinentes, y que tuvieran la posibilidad de interferir el ejercicio seguro de los privilegios de la licencia o del certificado de competencia que solicita o posea.

(b) Se solicitarán exámenes complementarios cardiovasculares como la prueba ergométrica graduada (PEG), los centellogramas de perfusión con radioisótopos en reposo y esfuerzo, o los que el médico examinador considere necesario, sobre bases individuales y de acuerdo a la patología subyacente a investigar.

(c) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) La enfermedad arterial coronaria (infarto de miocardio, angina de pecho, etc.) diagnosticada por la clínica o mediante estudios complementarios, que requieran o no tratamiento (angioplastia, by pass aortocoronario, trasplante cardíaco, etc.) En caso de patología coronaria evolucionada y tratada, se calificará como inepto temporario por el término de 6 meses, término en el cual, el causante deberá presentar estudios de perfusión miocárdica actualizados, para ser reconsiderada su aptitud por el Comité de Aptitud y Dispensa.

(2) La hipertensión arterial comprobada mediante mediciones seriadas que superen los valores máximos, para su grupo etario, recomendados por instituciones y/u organizaciones nacionales y/o internacionales reconocidas que requieran o no tratamiento.

(3) La hipotensión arterial comprobada mediante mediciones seriadas y sintomáticas.

(4) Los síndromes que demuestren deficiencias de irrigación en cualquier segmento de la economía o de una afección inflamatoria arterial o venosa.

(5) Los síndromes que revelen una inestabilidad cardiocirculatoria de cualquier origen.

(6) Las arritmias cardíacas de cualquier tipo que puedan producir o inducir una incapacidad súbita en vuelo.

(7) Los trastornos de conducción aurícula-ventriculares o intraventriculares que puedan significar una incapacidad súbita o sean evidencia de una cardiopatía subyacente con potencialidad evolutiva.

(8) Las enfermedades valvulares cardíacas que comprometen la hemodinámica o sean capaces de producir arritmias u otra complicación.

(9) Las pericarditis, endocarditis o miocarditis.

(10) Las cardiopatías congénitas corregidas quirúrgicamente que comprometan la hemodinamia o sean capaces de producir arritmias o sean causa de hematosi insuficiente.

(11) Las miocardiopatías cuando su potencialidad evolutiva determine la producción de arritmias o fallas hemodinámicas.

(12) Las arteriopatías periféricas de cualquier origen que hayan o no requerido tratamiento invasivo (by pass, angioplastia, reemplazo protésico, etc.)

(13) Las prótesis valvulares y arteriales de cualquier origen o localización.

(14) Los marcapasos cardíacos.

(15) Reemplazo cardíaco.

67.113 Examen médico general

(a) Sistema tegumentario:

(1) El solicitante no deberá presentar heridas, cicatrices, lesiones o enfermedades de la piel y del tejido celular subcutáneo que por su naturaleza o extensión puedan disminuir la capacidad del examinado para el ejercicio de su función. Las dermatopatías de cualquier etiología serán, de acuerdo a su naturaleza y extensión, motivo de ineptitud temporaria o permanente.

(b) Sistema locomotor:

(1) El examinado deberá gozar del uso suficiente de su aparato locomotor y no presentará evidencias de enfermedades o lesiones de las partes integrantes del mismo que lo incapaciten para el desarrollo eficiente y seguro del ejercicio de los privilegios que le confiere su licencia o certificado de competencia.

(2) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales de enfermedades congénitas o adquiridas y/o reemplazo protésico, serán consideradas por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(c) Aparato respiratorio:

(1) El solicitante no presentará afecciones de las vías respiratorias superiores, medias o intraparenquimatosas, pulmonares, pleurales, mediastinales, diafragmáticas o de caja torácica congénitas o adquiridas, agudas o crónicas que alteren la función pulmonar, o que tengan manifestaciones clínicas o que se evidencien en exámenes complementarios pertinentes.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) La tuberculosis pulmonar activa.

(ii) Las secuelas de tuberculosis bronco-pleuro-pulmonar que alteren la función ventilatoria.

(iii) Las enfermedades infecciosas pulmonares de cualquier etiología que tengan manifestación clínica y/o se manifiesten en exámenes complementarios pertinentes.

(iv) El enfisema pulmonar, la enfermedad bullosa del pulmón, la bronquitis espasmódica reactiva, el asma bronquial, la bronquitis crónica y las bronquiectasias, de acuerdo a su repercusión clínica y sobre la función respiratoria.

(v) Las neoplasias de cualquier estirpe histológica.

(vi) Las atelectasias y fibrosis pulmonar de cualquier etiología

(vii) Toda secuela de traumatismo o de intervención quirúrgica de la caja torácica y/o de su contenido, que afecte la función ventilatoria o la mecánica tóraco-pulmonar.

(viii) Las enfermedades inmunológicas y del tejido conectivo que tengan manifestaciones bronco-pleuro-pulmonares, torácicas, diafragmáticas o mediastínicas.

(ix) La hipertensión pulmonar y las vasculopatías pulmonares de cualquier etiología.

(x) Las neumoconiosis por agentes físicos, químicos u orgánicos, con repercusión en la función pulmonar.

(xi) La cifoescoliosis y las alteraciones del tórax óseo con repercusión en la función pulmonar.

(d) Aparato buco-dento-maxilar:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas, y/o malformaciones del aparato bucodentomaxilar, que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) La presencia de comunicaciones bucosinusales

(ii) La neuralgia del trigémino de cualquier etiología

(iii) Las extracciones dentales simples y/o actos quirúrgicos bucales, por un período a determinar según la singularidad del caso.

(iv) Todo proceso de cualquier etiología que dificulte o altere la emisión de la palabra.

(v) Las lesiones óseas, glandulares, de tejidos blandos, la parodontosis, las lesiones tumorales, que por su etiología, evolución y tratamiento puedan significar una incapacidad para la realización segura de las funciones que su licencia le confiere.

(e) Aparato digestivo:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas de la cavidad bucofaríngea, del aparato esófago-gastro-intestinal o de sus glándulas anexas, que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las secuelas de enfermedades o intervenciones quirúrgicas de cualquier segmento del aparato digestivo y sus anexos, que puedan causar incapacidad repentina

(ii) Las hernias, cualquiera sea su localización y etiología, de acuerdo a su magnitud y potencialidad evolutiva.

(iii) La litiasis vesicular

(iv) La cirrosis hepática.

(v) La hepatitis aguda, cualquiera sea su etiología o la hepatitis crónica con alteración de función hepática.

(vi) La enteritis regional, de acuerdo a su severidad y potencialidad evolutiva.

(vii) La enfermedad ácido-péptica gastro-duodenal en actividad.

(viii) Las afecciones neoplásicas, cualquiera sea su tipo histológico, que afecte cualquier sector del aparato digestivo.

(f) Aparato génito urinario:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u estructurales, que puedan significar un riesgo para la realización segura de las funciones que su licencia o certificado de competencia le confiere.

(2) Son consideradas causas de ineptitud.

(i) La litiasis renal, uretral y/o vesical sintomática o asintomática.

(ii) La hidronefrosis con alteración de la función renal.

(iii) La nefrectomía, si está asociada con hipertensión arterial, uremia, nefritis del riñón remanente u otra evidencia de alteración funcional del mismo.

(iv) Las nefritis agudas o crónicas de cualquier etiología.

(v) La nefrocalcinosis

(vi) La nefrosis de cualquier etiología.

(vii) La enfermedad renal poliquística.

(viii) La pielitis o pielonefritis de cualquier etiología.

(ix) La pionefrosis.

(x) Las afecciones neoplásicas, cualquiera sea su tipo histopatológico, que afecte cualquier sector del aparato genitourinario.

(xi) Las afecciones congénitas de los riñones, la cistostomía y la vejiga neurogénica, serán evaluadas de acuerdo a su potencialidad evolutiva.

(xii) Las infecciones venéreas en estado evolutivo (sífilis, gonorrea, etc.)

(xiii) El embarazo, será considerado por el médico examinador, como una ineptitud de carácter temporario. La solicitante deberá aportar constancia escrita de la certificación positiva del mismo.

(xiv) Las secuelas de intervenciones quirúrgicas tocoginecológicas deberán ser evaluadas sobre bases individuales y calificadas según potencialidad evolutiva y/o incapacidad repentina.

(xv) Las alteraciones permanentes y/o incapacitantes del ciclo menstrual que merezcan o no tratamiento.

(xvi) Las infecciones crónicas de las mamas.

(xvii) Los tumores malignos de mama serán evaluados sobre bases individuales y de acuerdo a su potencialidad evolutiva, según el tipo histopatológico de que se trate.

(g) Sistema hemático:

(1) El solicitante no presentará afecciones agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas del sistema hematopoyético, que por sus características evolutivas puedan significar riesgo para la actividad aeronáutica y/o incapacitación repentina.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las anemias de cualquier etiología con una hemoglobina menor de 12gr./100cc. de sangre periférica.

(ii) La hemofilia.

(iii) Las leucemias de acuerdo a su tipo y posibilidad evolutiva.

(iv) La policitemia.

(v) Otras enfermedades de la sangre o de los órganos hematopoyéticos que puedan afectar en forma adversa el desarrollo de las funciones aeronáuticas.

(h) Sistema endócrino y metabólico:

(1) El solicitante no presentará afecciones congénitas o adquiridas, agudas o crónicas, funcionales u orgánicas del sistema endócrino y/o metabólico que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las enfermedades o desórdenes congénitos o adquiridos de las glándulas endocrinas y del metabolismo.

(ii) La diabetes insulino o no dependiente.

(i) Enfermedades infecciosas, parasitarias e inmunológicas:

(1) El solicitante no padecerá enfermedades infecto-contagiosas, parasitarias y/o inmunológicas, congénitas o adquiridas, agudas o crónicas en período de contagio y/o que puedan significar un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas como causa de ineptitud:

(i) Las enfermedades alérgicas que por la frecuencia e intensidad de los episodios y/o repercusión en el estado general que puedan significar un riesgo para la actividad aeronáutica.

(ii) La sífilis, diagnosticada clínica o serológicamente. Confirmado el tratamiento y controlada su curación, se otorgará la aptitud por períodos de tres (3) meses hasta negativizar serología.

(iii) Las inmunodeficiencias de cualquier etiología, serán consideradas sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(j) Enfermedades neoplásicas:

(1) Son causas de ineptitud las afecciones neoplásicas de cualquier tipo histopatológico debidamente diagnosticadas y que requieran tratamiento quirúrgico y/o quimioterápico y/u hormonal y/o radioterápico, teniendo en cuenta la evolución clínica en cada caso en particular.

APENDICE 1

Evaluación médica Clase I (Cuadro de Audiometría)

PS	500 Hz.	1000 Hz.	2000 Hz.	3000 Hz.	4000 Hz.
Mejor oído	25	25	30	40	40
Peor oído	30	30	50	60	60

SUBPARTE C — DISPOSICIONES MEDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LA EVALUACION MEDICA CLASE II

67.201 Evaluación médica Clase II

67.203 Aparato ocular y anexos

67.205 Aparato rinofaringolaríngeo y otovestibular

67.207 Psiquismo

67.209 Sistema nervioso

67.211 Sistema cardiovascular

67.213 Examen médico general

67.201 Evaluación médica Clase II

(a) Se exigirá al solicitante esté exento de toda incapacidad física activa o latente, aguda o crónica, capaz de causar cualquier ineptitud funcional que pueda afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia o certificado de competencia que solicita o ya posea, comprometiendo la seguridad de la actividad aeronáutica.

67.203 Aparato ocular y anexos

(a) El solicitante no presentará ninguna afección o lesión, congénita o adquirida, aguda o crónica de cualquiera de los ojos, sus anexos, vías ópticas principales o reflejas, que interfieran en el ejercicio seguro de las facultades que otorga la licencia correspondiente.

(b) Toda afección que haya requerido tratamiento quirúrgico y/o protésico de cualquier índole serán considerados por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(c) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Una agudeza visual menor a cinco décimas (5/10) en cada ojo por separado, con lentes correctores o sin ellos. Los lentes correctores deberán permitir al poseedor de la licencia, cumplimentar los requisitos visuales a todas las distancias. No se permitirá más de un par de anteojos para cumplimentar los requisitos

(2) El error de refracción mayor de más menos 5 dioptrías, en el examen inicial, pudiéndose aceptar como apto un error de refracción de +3 / —5 dioptrías en los exámenes de revalidación, en un solicitante experimentado con historia de visión estable. Entre los dos ojos (anisometropía) no deberá ser mayor de 3.0 dioptrías

(3) El error de refracción con componente astigmático, el astigmatismo no deberá exceder de 2.0 dioptrías.

(4) El campo visual, con la corrección óptica o sin ella, alterado en forma difusa o localizada.

(5) Una acomodación que no le permita la lectura de las cartas aeronáuticas oficiales.

(6) Una esoforia mayor a 6 dioptrías, una exoforia mayor 6 dioptrías o una hiperforia mayor a 1 dioptría

(7) La diplopía binocular o monocular.

(8) Los implantes de lentes intraoculares de cámara posterior que no satisfaga los requisitos de agudeza visual.

(9) Los implantes de lentes intraoculares de cámara anterior.

(10) La interpretación con errores de las figuras del test de Ishihara de 24 figuras y la no identificación con facilidad de las luces usadas en aviación mediante la linterna de Farnsworth o similar.

67205 Aparato rinofaringolaríngeo y otovestibular

(a) El solicitante no presentará afecciones o lesiones agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas del sistema otovestibular y/o rinofaringolaríngeo, que puedan significar un riesgo para el desarrollo de una actividad aeronáutica segura.

(b) Se exigirá que el solicitante no tenga deficiencia de percepción auditiva por vía aérea en cámara sonoamortiguadora habiéndose descartado patología vestibular según normas ANSI o ISO, en cada oído por separado, mayor a lo especificado en cada caso por el INMAE

(c) Si la deficiencia auditiva es mayor a la exigida en el inciso precedente, podrá ser declarado apto, a condición que, en la curva logaudiométrica completa alcance el 100% de la discriminación de la palabra, no debiendo superar los decibeles 60db. en el mejor oído y los decibeles 75 db., en el peor oído separadamente.

(d) Si la deficiencia en la capacidad auditiva supera a las especificadas en los párrafos anteriores, quedará a criterio del médico examinador realizar las pruebas complementarias que se consideren necesarias. Siendo decisión del Comité de Aptitud y Dispensas otorgar la aptitud con las limitaciones correspondientes.

(e) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Los procesos patológicos agudos o crónicos del oído interno, medio y externo, que modifiquen la audición o el equilibrio.

(2) La obstrucción de la trompa de Eustaquio en todas sus formas.

(3) Las perforaciones del tabique nasal, cualquiera sea su origen, cuando alteren la fisiología nasal

(4) Las desviaciones del tabique nasal cuando modifiquen la ventilación por vía nasal y obliguen el reemplazo por la respiración bucal.

(5) Cualquier causa que obligue a la ventilación por vía bucal exclusivamente.

(6) Las disfonías que impidan o dificulten la normal emisión de la voz.

(7) Las dificultades respiratorias y/o deglutorias altas que impidan o modifiquen la fisiología normal.

(8) Los trastornos del sistema vestibular agudos o crónicos, cualquiera sea su etiología.

(9) La perforación timpánica sin cicatrizar, que no sea de origen infecto-contagioso o tumoral, y además sea seca y central, cuando no pueda superar los requisitos audiométricos exigidos en esta Regulación.

(10) El no cumplimiento de los límites audiométricos expresados en el Apéndice 1 de la Subparte B de esta Parte.

67.207 Psiquismo

(a) El solicitante deberá estar libre de afecciones mentales. Se exigirá capacidad intelectual y emotividad acorde a la actividad que se pretenda desempeñar. Deberá haber ausencia de vicios inveterados, de uso de sustancias psicoactivas, de uso problemático de ciertas sustancias y de toda otra alteración capaz de afectar su equilibrio psíquico y comprometer la seguridad en la actividad aeronáutica.

(b) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Toda afección congénita o adquirida, aguda o crónica, activa o latente del psiquismo, pueda significar un riesgo para el desempeño de la actividad aeronáutica.

(2) Las toxicomanías de cualquier forma o tipo: alcoholismo, drogodependencia, o proclividad habitual y/o uso problemático de toda sustancia psicoactiva, con excepción del tabaco y cafeína.

(3) Los trastornos de la personalidad (enfermos psicopáticos) y de conducta, manifiestos o encubiertos.

(4) Los trastornos del desarrollo, las demencias y otros trastornos mentales orgánicos.

(5) Las esquizofrenias, delirios y otros trastornos psicóticos.

(6) Los trastornos afectivos o de adaptación.

(7) Las neurosis de ansiedad, fóbicas, histeria, obsesivo-compulsiva y somatoforme (hipocondría y somatización) .

(8) Las reacciones psíquicas puestas de manifiesto durante la actividad, examen psicofisiológico y/o vida de relación, no acorde con las situaciones referidas.

(9) Los antecedentes psiquiátricos de episodios, conductas o manifestaciones de fallas en los mecanismos de defensa consecuentes o emergentes de patologías no psiquiátricas.

(10) El resultado no satisfactorio de las pruebas complementarias que a criterio del médico examinador se implementen.

67.209 Sistema nervioso

(a) El solicitante no presentará afecciones, congénitas o adquiridas, agudas o crónicas, funcionales u orgánicas del sistema nervioso central y/o periférico, que puedan significar riesgo para la actividad aeronáutica y/o incapacitación repentina.

(b) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) La epilepsia en todas sus formas clínicas, incluidas las postraumáticas y reflejas

(2) Cualquier trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de la causa.

(3) La disfunción cerebral diagnosticada electroencefalográficamente, con repercusión clínica y/o psicológica.

(4) La enfermedad cerebro-vascular isquémica (ataques isquémicos transitorios, insuficiencia vertebral, déficit neurológico isquémico reversible, infarto parcial no progresivo, infarto completo.)

(5) Las hemorragias intracraneales (hemorragia intracerebral espontánea, hemorragia subaracnoidea, etc.)

(6) Las malformaciones vasculares (aneurismas, angiomas, etc.)

(7) La neurosífilis y el neuro-sida, cualquiera sea su forma clínica.

(8) Las secuelas de afecciones inflamatorias encefálicas, meníngeas o medulares.

(9) Las enfermedades desmielinizantes.

(10) Los tumores cerebrales y del sistema nervioso periférico.

(11) Las secuelas cerebrales postquirúrgicas.

(12) Toda afección intracerebral de cualquier etiología, operada o no, con riesgo de epilepsia tardía

(13) Todo trastorno del equilibrio, práxico, amnésico y/o cognitivos sintomático que no sea consecuencia o secuela de enfermedad psico-orgánica.

(14) Las enfermedades extrapiramidales.

(15) Los movimientos involuntarios de cualquier origen

(16) Los traumatismos de cráneo-encefálicos con conmoción o fracturas simples de cráneo, no acompañados de lesiones cerebrales, deberán considerarse con una ineptitud temporaria no inferior a 6 meses a partir del evento dañoso. Vencido dicho plazo, y de no mediar ningún inconveniente de índole médica, se podrá otorgar una aptitud limitada a 3 meses con nuevo control neurológico.

(17) Los hematomas extradurales o subdurales, las laceraciones cerebrales primarias expuestas, las fístulas craneales persistentes, la epilepsia postraumáticas y deficiencias neurológicas permanentes incompatibles con una actividad aeronáutica segura, consecuencia o efectos de traumatismos cráneo-encefálicos.

67.211 Sistema cardiovascular

(a) El solicitante no poseerá afecciones del sistema cardiovascular congénitas o adquiridas, agudas o crónicas que alterne la función cardiocirculatoria o que tengan manifestaciones clínicas o que se evidencien mediante exámenes complementarios pertinentes, y que tuvieren la posibilidad de interferir el ejercicio seguro de los privilegios de la licencia o del certificado de competencia que solicita o posea.

(b) Se solicitarán exámenes complementarios cardiovasculares como la prueba ergométrica graduada (PEG), los centellogramas de perfusión con radioisótopos en reposo y esfuerzo, o los que el médico examinador considere necesario, sobre bases individuales y de acuerdo a la patología subyacente a investigar.

Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) La enfermedad arterial coronaria (infarto de miocardio, angina de pecho, etc.) diagnosticada por la clínica o mediante estudios complementarios, que requieran o no tratamiento (angioplastia, by pass aorto-coronario, trasplante cardíaco, etc.) Posterior a patología coronaria tratada y evolucionada, el causante será considerado inepto temporario por el término de seis meses, presentando estudios de perfusión miocárdica actualizados para su reconsideración por el Comité de Aptitud y Dispensa.

(2) La hipertensión arterial comprobada mediante mediciones seriadas que superen los valores máximos, para su grupo etario, recomendados por instituciones y/u organizaciones nacionales y/o internacionales reconocidas que requieran o no tratamiento.

(3) La hipotensión arterial comprobada mediante mediciones seriadas y sintomáticas.

(4) Los síndromes que demuestren deficiencias de irrigación en cualquier segmento de la economía o de una afección inflamatoria arterial o venosa.

(5) Los síndromes que revelen una inestabilidad cardiocirculatoria de cualquier origen.

(6) Las arritmias cardíacas de cualquier tipo que puedan producir o inducir una incapacitación súbita en vuelo o lanzamiento con paracaídas.

(7) Los trastornos de conducción aurícula-ventriculares o intraventriculares que puedan significar una incapacitación súbita o sean evidencia de una cardiopatía subyacente con potencialidad evolutiva.

(8) Las enfermedades valvulares cardíacas que comprometen la hemodinámica o sean capaces de producir arritmias u otra complicación.

(9) Las pericarditis, endocarditis o miocarditis.

(10) Las cardiopatías congénitas corregidas quirúrgicamente que comprometan la hemodinamia o sean capaces de producir arritmias o sean causa de hematosi insuficiente.

(11) Las miocardiopatías cuando su potencialidad evolutiva determine la producción de arritmias o fallas hemodinámicas.

(12) Las arteriopatías periféricas de cualquier origen que hayan o no requerido tratamiento invasivo (by pass, angioplastia, reemplazo protésico, etc.)

(13) Las prótesis valvulares y arteriales de cualquier origen o localización.

(14) Los marcapasos cardíacos.

(15) Reemplazo cardíaco.

67.213 Examen médico general

(a) Sistema tegumentario:

(1) El solicitante no deberá presentar heridas, cicatrices, lesiones o enfermedades de la piel y del tejido celular subcutáneo que por su naturaleza o extensión puedan disminuir la capacidad del examinado para el ejercicio de su función. Las dermatopatías de cualquier etiología serán, de acuerdo a su naturaleza y extensión, motivo de ineptitud temporaria o permanente.

(b) Sistema locomotor:

(1) El examinado deberá gozar del uso suficiente de su aparato locomotor y no presentará evidencias de enfermedades o lesiones de las partes integrantes del mismo que lo incapaciten para el desarrollo eficiente y seguro del ejercicio de los privilegios que le confiere su licencia o certificado de competencia.

(2) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales de enfermedades congénitas o adquiridas y/o reemplazo protésico, serán consideradas por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(c) Aparato respiratorio:

(1) El solicitante no presentará afecciones de las vías respiratorias superiores, medias o intraparenquimatosas, pulmonares, pleurales, mediastinales, diafragmáticas o de caja torácica congénitas o adquiridas, agudas o crónicas que alteren la función pulmonar, o que tengan manifestaciones clínicas o que se evidencien en exámenes complementarios pertinentes.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) La tuberculosis pulmonar activa.

(ii) Las secuelas de tuberculosis bronco-pleuro-pulmonar que alteren la función ventilatoria.

(iii) Las enfermedades infecciosas pulmonares de cualquier etiología que tengan manifestación clínica y/o se manifiesten en exámenes complementarios pertinentes.

(iv) El enfisema pulmonar, la enfermedad bullosa del pulmón, la bronquitis espasmódica reactiva, el asma bronquial, la bronquitis crónica y las bronquiectasias, de acuerdo a su repercusión clínica y sobre al función respiratoria.

(v) Las neoplasias de cualquier estirpe histológica.

(vi) Las atelectasias y fibrosis pulmonar de cualquier etiología

(vii) Toda secuela de traumatismo o de intervención quirúrgica de la caja torácica y/o de su contenido, que afecte la función ventilatoria o la mecánica tóraco-pulmonar.

(viii) Las enfermedades inmunológicas y del tejido conectivo que tengan manifestaciones bronco-pleuro-pulmonares, torácicas, diafragmáticas o mediastínicas.

(ix) La hipertensión pulmonar y las vasculopatías pulmonares de cualquier etiología.

(x) Las neumoconiosis por agentes físicos, químicos u orgánicos, con repercusión en la función pulmonar.

(xi) La cifoescoliosis y las alteraciones del tórax óseo con repercusión en la función pulmonar.

(d) Aparato buco dento maxilar:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas, y/o malformaciones del aparato bucodentomaxilar, que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) La presencia de comunicaciones bucosinusales

(ii) La neuralgia del trigémino de cualquier etiología

(iii) Las extracciones dentales simples y/o actos quirúrgicos bucales, por un período a determinar según la singularidad del caso.

(iv) Todo proceso de cualquier etiología que dificulte o altere la emisión de la palabra.

(v) Las lesiones óseas, glandulares, de tejidos blandos, la paradentosis, las lesiones tumorales, que por su etiología, evolución y tratamiento puedan significar una incapacidad para la realización segura de las funciones que su licencia le confiere.

(e) Aparato digestivo:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas de la cavidad bucofaringea, del aparato esófago-gastro-intestinal o de sus glándulas anexas, que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las secuelas de enfermedades o intervenciones quirúrgicas de cualquier segmento del aparato digestivo y sus anexos, que puedan causar incapacidad repentina

(ii) Las hernias, cualquiera sea su localización y etiología, de acuerdo a su magnitud y potencialidad evolutiva.

(iii) La litiasis vesicular

(iv) La cirrosis hepática.

(v) La hepatitis aguda, cualquiera sea su etiología o la hepatitis crónica con alteración de función hepática.

(vi) La enteritis regional, de acuerdo a su severidad y potencialidad evolutiva.

(vii) La enfermedad ácido-péptica gastro-duodenal en actividad.

(viii) Las afecciones neoplásicas, cualquiera sea sus tipo histológico, que afecte cualquier sector del aparato digestivo.

(f) Aparato genito urinario:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u estructurales, que puedan significar un riesgo para la realización segura de las funciones que su licencia o certificado de competencia le confiere.

(2) Son consideradas causas de ineptitud:

(i) La litiasis renal, uretral y/o vesical sintomática o asintomática.

(ii) La hidronefrosis con alteración de la función renal.

(iii) La nefrectomía, si está asociada con hipertensión arterial, uremia, nefritis del riñón remanente u otra evidencia de alteración funcional del mismo.

(iv) Las nefritis agudas o crónicas de cualquier etiología.

(v) La nefrocalcinosis

(vi) La nefrosis de cualquier etiología.

(vii) La enfermedad renal poliquistica.

(viii) La pielitis o pielonefritis de cualquier etiología.

(ix) La pionefrosis.

(x) Las afecciones neoplásicas, cualquiera sea su tipo histopatológico, que afecte cualquier sector del aparato genitourinario.

(xi) Las afecciones congénitas de los riñones, la cistostomía y la vejiga neurogénica, serán evaluadas de acuerdo a su potencialidad evolutiva.

(xii) Las infecciones venéreas en estado evolutivo (sífilis, gonorrea, etc.)

(xiii) El embarazo, será considerado por el médico examinador, como una ineptitud de carácter temporario. La solicitante deberá aportar constancia escrita de la certificación positiva del mismo.

(xiv) Las secuelas de intervenciones quirúrgicas tocoginecológicas deberán ser evaluadas sobre bases individuales y calificadas según potencialidad evolutiva y/o incapacidad repentina.

(xv) Las alteraciones permanentes y/o incapacitantes del ciclo menstrual que merezcan o no tratamiento.

(xvi) Las infecciones crónicas de las mamas.

(xvii) Los tumores malignos de mama serán evaluados sobre bases individuales y de acuerdo a su potencialidad evolutiva, según el tipo histopatológico de que se trate.

(g) Sistema hemático:

(1) El solicitante no presentará afecciones agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas del sistema hematopoyético, que por sus características evolutivas puedan significar riesgo par la actividad aeronáutica y/o incapacitación repentina.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las anemias de cualquier etiología con una hemoglobina menor de 12gr./100cc. de sangre periférica.

(ii) La hemofilia.

(iii) Las leucemias de acuerdo a su tipo y posibilidad evolutiva.

(iv) La policitemia.

(v) Otras enfermedades de la sangre o de los órganos hematopoyéticos que puedan afectar en forma adversa el desarrollo de las funciones aeronáuticas.

(h) Sistema endocrino y metabólico:

(1) El solicitante no presentará afecciones congénitas o adquiridas, agudas o crónicas, funcionales u orgánicas del sistema endocrino y/o metabólico que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las enfermedades o desórdenes congénitos o adquiridos de las glándulas endocrinas y del metabolismo.

(ii) La diabetes insulino o no dependiente.

(i) Enfermedades infecciosas, parasitarias e inmunológicas:

(1) El solicitante no padecerá enfermedades infecto-contagiosas, parasitarias y/o inmunológicas, congénitas o adquiridas, agudas o crónicas en período de contagio y/o que puedan significar un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas como causa de ineptitud:

(i) Las enfermedades alérgicas que por la frecuencia e intensidad de los episodios y/o repercusión en el estado general que puedan significar un riesgo para la actividad aeronáutica.

(ii) La sífilis, diagnosticada clínica o serológicamente. Confirmado el tratamiento y controlada su curación, se otorgará la aptitud por períodos de 3 meses hasta completar un año.

(iii) Las inmunodeficiencias de cualquier etiología, serán consideradas sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(j) Enfermedades neoplásicas:

(1) Son causas de ineptitud las afecciones neoplásicas de cualquier tipo histopatológico debidamente diagnosticadas y que requieran tratamiento quirúrgico y/o quimioterápico y/u hormonal y/o radioterápico, considerando la evolución clínica de cada caso en particular.

APENDICE 1

Evaluación médica Clase II (Cuadro de Audiometría)

PS	500 Hz.	1000 Hz.	2000 Hz.	3000 Hz.	4000 Hz.
Mejor oído	25	25	30	40	40
Peor oído	30	30	50	60	60

SUBPARTE D — DISPOSICIONES MEDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LA EVALUACION MEDICA CLASE III

67.301 Evaluación médica Clase III

67.303 Aparato ocular y Anexos

67.305 Aparato rinofaringolaríngeo y otovestibular

67.307 Psiquismo

67.309 Sistema nervioso

67.311 Sistema cardiovascular

67.313 Examen médico general

67.301 Evaluación médica Clase III

(a) Se exigirá al solicitante esté exento de toda incapacidad física activa o latente, aguda o crónica, capaz de causar cualquier ineptitud funcional que pueda afectar el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia o certificado de competencia que solicita o ya posea, comprometiendo la seguridad de la actividad aeronáutica.

67.303 Aparato ocular y anexos

(a) El solicitante no presentará ninguna afección o lesión, congénita o adquirida, aguda o crónica de cualquiera de los ojos, sus anexos, vías ópticas principales o reflejas, que interfieran en el ejercicio seguro de las facultades que otorga la licencia o certificado de competencia correspondiente.

(b) Toda afección que haya requerido tratamiento quirúrgico y/o protésico de cualquier índole serán considerados por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(c) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Una agudeza visual menor a una décima (1/10) en cada ojo por separado, con lentes correctores o sin ellos. Los lentes correctores deberán permitir al poseedor de la licencia o certificado de competencia, cumplimentar los requisitos visuales a todas las distancias. No se permitirá más de un par de anteojos para cumplimentar los requisitos

(2) El error de refracción mayor de $+/-7$ dioptrías, en el examen inicial, pudiéndose aceptar como apto un error de refracción de $+3 / -7$ dioptrías en los exámenes de revalidación, en un solicitante experimentado con historia de visión estable. Entre los dos ojos (anisometropía) no deberá ser mayor de 2.0 dioptrías

(3) El error de refracción con componente astigmático, el astigmatismo no deberá exceder de 2 dioptrías.

(4) El campo visual, con la corrección óptica o sin ella, alterado en forma difusa o localizada.

(5) Una acomodación que no le permita leer las cartas aeronáuticas oficiales.

(6) Una esoforia mayor a 6 dioptrías, una exoforia mayor 6 dioptrías o una hiperforia mayor a 1 dioptría

(7) La diplopía binocular o monocular.

(8) Los implantes de lentes intraoculares de cámara posterior que no satisfaga los requisitos de agudeza visual.

(9) Los implantes de lentes intraoculares de cámara anterior.

(10) La interpretación con errores de las figuras del Test de Ishihara de 24 figuras y la no identificación con facilidad de las luces usadas en aviación mediante la linterna de Farnsworth o similar.

67.305 Aparato rinofaringolaríngeo y otovestibular

(a) El solicitante no presentará afecciones o lesiones agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas del sistema otovestibular y/o rinofaringolaríngeo, que puedan significar un riesgo para el desarrollo de una actividad aeronáutica segura.

(b) Se exigirá que el solicitante no tenga deficiencia de percepción auditiva por vía aérea en cámara sonoamortiguadora habiéndose descartado patología vestibular según normas ANSI o ISO, en cada oído por separado, según a lo especificado en cada caso por el INMAE:

(c) Si la deficiencia auditiva es mayor a la exigida en el inciso precedente, podrá ser declarado apto, a condición que, en la curva logoaudiométrica completa alcance el 100(%) de la discriminación de la palabra, no debiendo superar los 60db. en el mejor oído y los decibeles 75 db. en el peor oído separadamente.

(d) Si la deficiencia en la capacidad auditiva supera a las especificadas en los párrafos anteriores, quedará a criterio del médico examinador realizar las pruebas complementarias que se consideren necesarias. Siendo decisión del Comité de Aptitud y Dispensas otorgar la aptitud con las limitaciones correspondientes.

(e) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Los procesos patológicos agudos o crónicos del oído interno, medio y externo, que modifiquen la audición o el equilibrio.

(2) La obstrucción de la trompa de Eustaquio en todas sus formas.

(3) Las perforaciones del tabique nasal, cualquiera sea su origen, cuando alteren la fisiología nasal

(4) Las desviaciones del tabique nasal cuando modifiquen la ventilación por vía nasal y obliguen el reemplazo por la respiración bucal.

(5) Cualquier causa que obligue a la ventilación por vía bucal exclusivamente.

(6) Las disfonías que impidan o dificulten la normal emisión de la voz.

(7) Las dificultades respiratorias y/o deglutorias altas que impidan o modifiquen la fisiología normal.

(8) Los trastornos del sistema vestibular agudos o crónicos, cualquiera sea su etiología.

(9) La perforación timpánica sin cicatrizar, que no sea de origen infecto-contagioso o tumoral, y además sea seca y central, cuando no pueda superar los requisitos audiométricos exigidos en esta Regulación

(10) El no cumplimiento de los límites audiométricos expresados en el Apéndice 1 de la Subparte B de esta Parte.

67.307 Psiquismo

(a) El solicitante deberá estar libre de afecciones mentales. Se exigirá capacidad intelectual y emotividad acorde a la actividad que se pretenda desempeñar. Deberá haber ausencia de vicios inveterados, de uso de sustancias psicoactivas, de uso problemático de ciertas sustancias y de toda otra alteración capaz de afectar su equilibrio psíquico y comprometer la seguridad de la actividad aeronáutica.

(b) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) Toda afección congénita o adquirida, aguda o crónica, activa o latente del psiquismo, pueda significar un riesgo para el desempeño de la actividad aeronáutica.

(2) Las toxicomanías de cualquier forma o tipo: alcoholismo, drogodependencia, o proclividad habitual y/o uso problemático de toda sustancia psicoactiva, con excepción del tabaco y cafeína.

(3) Los trastornos de la personalidad (enfermos psicopáticos) y de conducta, manifiestos o encubiertos.

(4) Los trastornos del desarrollo, las demencias y otros trastornos mentales orgánicos.

(5) Las esquizofrenias, delirios y otros trastornos psicóticos.

(6) Los trastornos afectivos o de adaptación.

(7) Las neurosis de ansiedad, fóbicas, histeria, obsesivo-compulsiva y somatoforme (hipocondría y somatización) .

(8) Las reacciones psíquicas puestas de manifiesto durante la actividad, examen psicofisiológico y/o vida de relación, no acorde con las situaciones referidas.

(9) Los antecedentes psiquiátricos de episodios, conductas o manifestaciones de fallas en los mecanismos de defensa consecuentes o emergentes de patologías no psiquiátricas.

(10) El resultado no satisfactorio de las pruebas complementarias que a criterio del médico examinador se implementen.

67.308 Sistema nervioso

(a) El solicitante no presentará afecciones, congénitas o adquiridas, agudas o crónicas, funcionales u orgánicas del sistema nervioso central y/o periférico, que puedan significar riesgo para la actividad aeronáutica y/o incapacitación repentina.

(b) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) La epilepsia en todas sus formas clínicas, incluidas las postraumáticas y reflejas

(2) Cualquier trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de la causa.

(3) La disfunción cerebral diagnosticada electroencefalográficamente, con repercusión clínica y/o psicológica.

(4) La enfermedad cerebro-vascular isquémica (ataques isquémicos transitorios, insuficiencia vertebral basilar, déficit neurológico isquémico reversible, infarto parcial no progresivo, infarto completo).

(5) Las hemorragias intracraneales (hemorragia intacerebral espontánea, hemorragia subaracnoidea, etc.)

(6) Las malformaciones vasculares (aneurismas, angiomas, etc.)

(7) La neurosífilis y el neuro-sida, cualquiera sea su forma clínica.

(8) Las secuelas de afecciones inflamatorias encefálicas, meníngeas o medulares.

(9) Las enfermedades desmielinizantes.

(10) Los tumores cerebrales y del sistema nervioso periférico.

(11) Las secuelas cerebrales postquirúrgicas.

(12) Toda afección intracerebral de cualquier etiología, operada o no, con riesgo de epilepsia tardía

(13) Todo trastorno del equilibrio, práxico, mnésico y/o cognitivos sintomático que no sea consecuencia o secuela de enfermedad psico-orgánica.

(14) Las enfermedades extrapiramidales.

(15) Los movimientos involuntarios de cualquier origen

(16) Los traumatismos de cráneo-encefálicos con conmoción o fracturas simples de cráneo, no acompañados de lesiones cerebrales, deberán considerarse con una ineptitud temporaria no inferior a 6 meses a partir del evento dañoso. Vencido dicho plazo, y de no mediar ningún inconveniente de índole médica, se podrá otorgar una aptitud limitada a 3 meses con nuevo control neurológico.

(17) Los hematomas extradurales o subdurales, las laceraciones cerebrales primarias expuestas, las fístulas craneales persistentes, la epilepsia postraumáticas y deficiencias neurológicas permanentes incompatibles con una actividad aeronáutica segura, consecuencia o efectos de traumatismos craneo-encefálicos.

67.311 Sistema Cardiovascular

(a) El solicitante no poseerá afecciones del sistema cardiovascular congénitas o adquiridas, agudas o crónicas que altere la función cardiocirculatoria o que tengan manifestaciones clínicas o que se evidencien mediante exámenes complementarios pertinentes, y que tuvieran la posibilidad de interferir el ejercicio seguro de los privilegios de la licencia o del certificado de competencia que solicita o posea.

(b) Se solicitarán exámenes complementarios cardiovasculares como la prueba ergométrica graduada (PEG) , los centellogramas de perfusión con radioisótopos en reposo y esfuerzo, o los que el médico examinador considere necesario, sobre bases individuales y de acuerdo a la patología subyacente a investigar.

(c) Serán consideradas causas de ineptitud:

(1) La enfermedad arterial coronaria (infarto de miocardio, angina de pecho, etc.) diagnosticada por la clínica o mediante estudios complementarios, que requieran o no tratamiento (angioplastia, by-pass aorto-

coronario, trasplante cardíaco, etc.) Posterior a patología coronaria tratada y evolucionada, se calificará como inepto temporario por el término de seis meses, debiendo presentar estudios de perfusión miocárdica para la reconsideración de la aptitud por el Comité de Aptitud y Dispensa.

(2) La hipertensión arterial comprobada mediante mediciones seriadas que superen los valores máximos, para su grupo etario, recomendados por instituciones y/u organizaciones nacionales y/o internacionales reconocidas que requieran o no tratamiento.

(3) La hipotensión arterial comprobada mediante mediciones seriadas y sintomáticas.

(4) Los síndromes que demuestren deficiencias de irrigación en cualquier segmento de la economía o de una afección inflamatoria arterial o venosa.

(5) Los síndromes que revelen una inestabilidad cardiocirculatoria de cualquier origen.

(6) Las arritmias cardíacas de cualquier tipo que puedan producir o inducir una incapacidad súbita en vuelo o lanzamiento con paracaídas.

(7) Los trastornos de conducción aurícula-ventriculares o intraventriculares que puedan significar una incapacidad súbita o sean evidencia de una cardiopatía subyacente con potencialidad evolutiva.

(8) Las enfermedades valvulares cardíacas que comprometen la hemodinámica o sean capaces de producir arritmias u otra complicación.

(9) Las pericarditis, endocarditis o miocarditis.

(10) Las cardiopatías congénitas corregidas quirúrgicamente que comprometan la hemodinámica o sean capaces de producir arritmias o sean causa de hematosi insuficiente.

(11) Las miocardiopatías cuando su potencialidad evolutiva determine la producción de arritmias o fallas hemodinámicas.

(12) Las arteriopatías periféricas de cualquier origen que hayan o no requerido tratamiento invasivo (by pass, angioplastia, reemplazo protésico, etc.)

(13) Las prótesis valvulares y arteriales de cualquier origen o localización.

(14) Los marcapasos cardíacos.

(15) Reemplazo cardíaco.

67.313 Examen Médico General

(a) Sistema tegumentario:

(1) El solicitante no deberá presentar heridas, cicatrices, lesiones o enfermedades de la piel y del tejido celular subcutáneo que por su naturaleza o extensión puedan disminuir la capacidad del examinado para el ejercicio de su función. Las dermatopatías de cualquier etiología serán, de acuerdo a su naturaleza y extensión, motivo de ineptitud temporaria o permanente.

(b) Sistema locomotor:

(1) El examinado deberá gozar del uso suficiente de su aparato locomotor y no presentará evidencias de enfermedades o lesiones de las partes integrantes del mismo que lo incapaciten para el desarrollo eficiente y seguro del ejercicio de los privilegios que le confiere su licencia o certificado de competencia.

(2) Toda afección de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales de enfermedades congénitas o adquiridas y/o reemplazo protésico, serán consideradas por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(c) Aparato respiratorio:

(1) El solicitante no presentará afecciones de las vías respiratorias superiores, medias o intraparenquimatosas, pulmonares, pleurales, mediastinales, diafragmáticas o de caja torácica congénitas o adquiridas, agudas o crónicas que alteren la función pulmonar, o que tengan manifestaciones clínicas o que se evidencien en exámenes complementarios pertinentes.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) La tuberculosis pulmonar activa.

(ii) Las secuelas de tuberculosis bronco-pleuro-pulmonar que alteren la función ventilatoria.

(iii) Las enfermedades infecciosas pulmonares de cualquier etiología que tengan manifestación clínica y/o se manifiesten en exámenes complementarios pertinentes.

(iv) El enfisema pulmonar, la enfermedad bullosa del pulmón, la bronquitis espasmódica reactiva, el asma bronquial, la bronquitis crónica y las bronquiectasias, de acuerdo a su repercusión clínica y sobre la función respiratoria.

(v) Las neoplasias de cualquier estirpe histológica.

(vi) Las atelectasias y fibrosis pulmonar de cualquier etiología

(vii) Toda secuela de traumatismo o de intervención quirúrgica de la caja torácica y/o de su contenido, que afecte la función ventilatoria o la mecánica tóraco-pulmonar.

(viii) Las enfermedades inmunológicas y del tejido conectivo que tengan manifestaciones bronco-pleuro-pulmonares, torácicas, diafragmáticas o mediastínicas.

(ix) La hipertensión pulmonar y las vasculopatías pulmonares de cualquier etiología.

(x) Las neumoconiosis por agentes físicos, químicos u orgánicos, con repercusión en la función pulmonar.

(xi) La cifoescoliosis y la(s) alteraciones(s) del tórax óseo con repercusión en la función pulmonar.

(d) Aparato buco dento maxilar:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas, y/o malformaciones del aparato bucodentomaxilar, que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) La presencia de comunicaciones bucosinusales.

(ii) La neuralgia del trigémino de cualquier etiología.

(iii) Las extracciones dentales simples y/o actos quirúrgicos bucales, por un período a determinar según la singularidad del caso.

(iv) Todo proceso de cualquier etiología que dificulte o altere la emisión de la palabra.

(v) Las lesiones óseas, glandulares, de tejidos blandos, la paradentosis, las lesiones tumorales, que por su etiología, evolución y tratamiento puedan significar una incapacidad para la realización segura de las funciones que su licencia o certificado de competencia le confiere.

(e) Aparato digestivo:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas de la cavidad bucofaríngea, del aparato esófago-gastro-intestinal o de sus glándulas anexas, que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las secuelas de enfermedades o intervenciones quirúrgicas de cualquier segmento del aparato digestivo y sus anexos, que puedan causar incapacidad repentina

(ii) Las hernias, cualquiera sea su localización y etiología, de acuerdo a su magnitud y potencialidad evolutiva.

(iii) La litiasis vesicular

(iv) La cirrosis hepática.

(v) La hepatitis aguda, cualquiera sea su etiología o la hepatitis crónica con alteración de función hepática.

(vi) La enteritis regional, de acuerdo a su severidad y potencialidad evolutiva.

(vii) La enfermedad ácido-péptica gastro-duodenal en actividad.

(viii) Las afecciones neoplásicas, cualquiera sea su tipo histológico, que afecte cualquier sector del aparato digestivo.

(f) Aparato génito urinario:

(1) El solicitante no presentará enfermedades agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u estructurales, que puedan significar un riesgo para la realización segura de las funciones que su licencia o certificado de competencia le confiere.

(2) Son consideradas causas de ineptitud:

(i) La litiasis renal, uretral y/o vesical sintomática o asintomática.

(ii) La hidronefrosis con alteración de la función renal.

(iii) La nefrectomía, si está asociada con hipertensión arterial, uremia, nefritis del riñón remanente u otra evidencia de alteración funcional del mismo.

(iv) Las nefritis agudas o crónicas de cualquier etiología.

(v) La nefrocalcinosis

(vi) La nefrosis de cualquier etiología.

(vii) a enfermedad renal poliquistica.

(viii) La pielitis o pielonefritis de cualquier etiología.

(ix) La pionefrosis.

(x) Las afecciones neoplásicas, cualquiera sea su tipo histopatológico, que afecte cualquier sector del aparato genitourinario.

(xi) Las afecciones congénitas de los riñones, la cistotomía y la vejiga neurogénica, serán evaluadas de acuerdo a su potencialidad evolutiva.

(xii) Las infecciones venéreas en estado evolutivo (sífilis, gonorrea, etc.)

(xiii) El embarazo, será considerado por el médico examinador, como una ineptitud de carácter temporario. El solicitante deberá aportar constancia escrita de la certificación positiva del mismo.

(xiv) Las secuelas de intervenciones quirúrgicas tocoginecológicas deberán ser evaluadas sobre bases individuales y calificadas según potencialidad evolutiva y/o incapacidad repentina.

(xv) Las alteraciones permanentes y/o incapacitantes del ciclo menstrual que merezcan o no tratamiento.

(xvi) Las infecciones crónicas de las mamas.

(xvii) Los tumores malignos de mama serán evaluados sobre bases individuales y de acuerdo a su potencialidad evolutiva, según el tipo histopatológico de que se trate.

(g) Sistema hemático:

(1) El solicitante no presentará afecciones agudas o crónicas, congénitas o adquiridas, funcionales u orgánicas del sistema hematopoyético, que por sus características evolutivas puedan significar riesgo par la actividad aeronáutica y/o incapacitación repentina.

(2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las anemias de cualquier etiología con una hemoglobina menor de 12gr./100cc. de sangre periférica.

(ii) La hemofilia.

(iii) Las leucemias de acuerdo a su tipo y posibilidad evolutiva.

(iv) La policitemia.

(v) Otras enfermedades de la sangre o de los órganos hematopoyéticos que puedan afectar en forma adversa el desarrollo de las funciones aeronáuticas.

(h) Sistema endocrino y metabólico:

1) El solicitante no presentará afecciones congénitas o adquiridas, agudas o crónicas, funcionales u orgánicas del sistema endocrino y/o metabólico que por su severidad y/o potencialidad evolutiva signifiquen un riesgo para la actividad aeronáutica.

2) Serán consideradas causas de ineptitud:

(i) Las enfermedades o desórdenes congénitos o adquiridos de las glándulas endócrinas y del metabolismo.

(ii) La diabetes insulino o no dependiente.

(i) Enfermedades infecciosas, parasitarias e inmunológicas:

(1) El solicitante no padecerá enfermedades infecto-contagiosas, parasitarias y/o inmunológicas, congénitas o adquiridas, agudas o crónicas en período de contagio y/o que puedan significar un riesgo para la actividad aeronáutica.

(2) Serán consideradas como causa de ineptitud:

(i) Las enfermedades alérgicas que por la frecuencia e intensidad de los episodios y/o repercusión en el estado general que puedan significar un riesgo para la actividad aeronáutica.

(ii) La sífilis, diagnosticada clínica o serológicamente. Confirmado el tratamiento y controlada su curación, se otorgará la aptitud por períodos de tres (3) meses hasta completar un año.

(iii) Las inmunodeficiencias de cualquier etiología, serán consideradas sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.

(j) Enfermedades neoplásicas:

(1) Son causas de ineptitud las afecciones neoplásicas de cualquier tipo histopatológico debidamente diagnosticadas y que requieran tratamiento quirúrgico y/o quimioterápico y/u hormonal/oradioterápico

APENDICE 1

Evaluación médica Clase III — (Cuadro de Audiometría)

PS	500 Hz.	1000 Hz.	2000 Hz.	3000 Hz.	4000 Hz.
Mejor oído	25	25	30	40	40
Peor oído	30	30	50	60	60

ANEXO VI - PARTE 91

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 91 — REGLAS DE VUELO Y OPERACION GENERAL

INDICE GENERAL

PROLOGO

DEFINICIONES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

Secc. Título

91.1 Aplicación.

91.2 Cumplimiento.

91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.

91.4 Procedimientos.

91.5 Piloto al mando de aeronaves que requieran más de un piloto.

91.6 Requisitos para los tripulantes.

91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.

91.9 Requerimiento de Marcas, Placas, y Manual de Vuelo para aeronaves civiles.

91.11 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.

91.13 Operación negligente o temeraria.

91.15 Lanzamiento de objetos o rociado.

91.17 Uso problemático de sustancias psicoactivas.

91.19 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias o drogas depresoras o estimulantes

91.20 Transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo

91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.

91.23 Reservado.

91.25 Requisitos para aeronaves accidentadas.

91.27-99 Reservado.

SUBPARTE B — REGLAS GENERALES DE VUELO

Secc. Título

91.101 Aplicación.

91.103 Información sobre vuelos.

91.105 Miembros de la tripulación en sus puestos.

91.106 Uso del cinturón de seguridad, arneses de hombro y sistema de resguardo para niños.

91.107 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

91.108 Instrucción a tripulantes y pasajeros

91.109 Instrucción de vuelo, vuelo instrumental simulado y pruebas de vuelo.

91.111 Operación cerca de otras aeronaves.

91.113 Reglas de derecho de paso.

91.114 Reglas de derecho de paso para operaciones de aeronaves en la superficie

91.115 Reglas de derecho de paso para operaciones acuáticas.

91.117 Limitaciones de velocidades de aeronaves.

91.119 Alturas mínimas de seguridad.

91.121 Procedimientos de reglaje de altímetro.

91.123 Cumplimiento de los permisos e instrucciones del control de tránsito aéreo.

91.125 Señales luminosas del control de tránsito aéreo.

91.126 Operaciones en espacio aéreo Clase G.

91.127 Operaciones en espacio aéreo Clase F.

91.128 Reglas generales de vuelo aplicables al tránsito de aeródromo.

91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.

91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.

91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B.

91.132 Reglas generales aplicables a todos los vuelos controlados.

91.133 Areas restringidas y prohibidas.

91.134 Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.

91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.

91.137 Reservado.

91.139 Reservado.

91.141 Reservado.

91.143 Reservado.

91.144 Reservado.

91.145 Reservado.

91.146 149 Reservado.

Reglas de Vuelo Visual (VFR)

Secc. Título

91.150 Requisitos para los vuelos VFR.

91.151 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos VFR.

91.152 Requisitos para VFR controlado.

91.153 Plan de vuelo.

91.155 Mínimas de visibilidad y distancia de las nubes para vuelo VFR.

91.156 Mínimas meteorológicas para aeródromos.

91.157 Mínimas para vuelos VFR Especiales.

91.158 Cambio de reglas de vuelo.

91.159 Altitud o nivel de vuelo de crucero para vuelos VFR.

91.160 Deterioro de las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

91.161 - 91.165 Reservado.

Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

Secc. Título

91.166 Requisitos para efectuar vuelos IFR.

91.167 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos IFR.

91.169 Plan de vuelo IFR.

91.170 Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas.

Secc.	Título
91.171	Verificación del equipamiento VOR para operaciones IFR.
91.173	Permiso de control de tránsito aéreo y plan de vuelo requerido.
91.174	Notificación de posición en ruta.
91.175	Despegue y aterrizaje bajo reglas IFR.
91.177	Altitudes mínimas para operaciones IFR.
91.179	Altitud de crucero IFR o nivel de vuelo.
91.180	Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducidas (RVSM)
91.181	Curso a ser volado.
91.182	Cambio de reglas de vuelo.
91.183	Radiocomunicaciones en vuelo IFR.
91.185	Operaciones IFR: falla de radiocomunicaciones.
91.187	Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Informes de fallas.
91.188	Descenso de emergencia.
91.189	Operaciones Categoría II y III: Reglas generales de operación
91.191	Manual de Categoría II y Categoría III.
91.192	Servicio asesor de tránsito aéreo.
91.193	Reservado.
91.195-199	Reservado.

SUBPARTE C — REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS, INSTRUMENTOS Y DE CERTIFICADOS.

Secc.	Título
91.201	Reservado.
91.203	Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.
91.205	Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Standard de la República Argentina
91.206	Horómetro
91.207	Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) .
91.208	Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje.
91.209	Luces de aeronaves.
91.211	Oxígeno suplementario.
91.213	Instrumentos y equipamientos inoperativos.
91.215	Equipamiento y uso de ATC Transponder, e informador de altitud
91.217	Correspondencia entre los datos de altitud medidos con altímetro aneroide y comunicados automáticamente, y la referencia de altitud del piloto.
91.219	Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aviones civiles propulsados por turborreactores.
91.221	Equipamiento del sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS / TCAS)
91.223	Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (GPWS/TAWS)
91.224 al 91.299	Reservado.

SUBPARTE D — OPERACIONES DE VUELO ESPECIALES

Secc.	Título
91.301	Reservado.
91.303	Vuelo acrobático.
91.305	Areas de vuelo de prueba.
91.307	Paracaídas y paracaidismo.
91.309	Remolque de planeadores.
91.311	Remolques distintos a los de la Sección 91.309.
91.313	Aeronaves civiles en categoría restringida: limitaciones de operación.
91.315	Aeronaves civiles categoría limitada: limitaciones de operación.
91.317	Aeronaves civiles certificadas provisoriamente: limitaciones de operación.
91.319	Aeronaves con Certificado Experimental: limitaciones de operación.
91.321	Reservado.
91.323	Reservado.
91.325	Aeronaves de categoría primaria: limitaciones de operación.
91.326 al 91.399	Reservado.

SUBPARTE E — MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

Secc.	Título
91.401	Aplicación
91.403	Generalidades.
91.405	Requerimientos de mantenimiento.
91.407	Operaciones después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.
91.409	Inspecciones.
91.410	Requerimientos de mantenimiento especial.
91.411	Inspecciones y prueba de sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.
91.413	Inspecciones y pruebas del transponder ATC.
91.415	Cambios de los programas de inspección de aeronaves.
91.417	Registros de mantenimiento.
91.419	Transferencia de registros de mantenimiento.
91.421	Registro de mantenimiento de motores reconstruidos.
91.423 al 91.499	Reservado.

SUBPARTE F — AVIONES GRANDES Y AVIONES MULTIMOTORES PROPULSADOS POR TURBINAS

Secc.	Título
91.501	Aplicación.
91.503	Equipamiento de vuelo e información operativa.
91.505	Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipamiento de emergencia.
91.507	Requerimientos de equipamiento: Operaciones VFR nocturnas
91.509	Equipamientos de supervivencia para operaciones sobre el agua.
91.511	Equipamiento de radio para operaciones sobre el agua.
91.513	Equipamiento de emergencia.
91.515	Reservado.
91.517	Señales de fumar y cinturones de seguridad.
91.519	Información a los pasajeros.
91.521	Arneses de hombro.
91.523	Equipajes transportados.
91.525	Transporte de carga.
91.527	Reservado.
91.529	Mecánico de abordaje o Técnico mecánico de a bordo
91.531	Reservado.
91.533	Requerimientos de tripulantes de cabina de pasajeros.
91.535	Reservado.
91.536 al 91.599	Reservado.

SUBPARTE G — EQUIPAMIENTO ADICIONAL Y REQUERIMIENTOS DE OPERACION PARA AERONAVES GRANDES DE LA CATEGORIA TRANSPORTE

Secc.	Título
91.601	Aplicación.
91.603	Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.
91.605	Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte.
91.607	Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros por pago.
91.609	Grabadores de vuelo y grabadores de voces de cabina..
91.611	Autorización para vuelo en ferry con un motor inoperativo.
91.613	Materiales para interiores de compartimientos.
91.615 al 91.699	Reservado.

SUBPARTE H — OPERACION DE AERONAVES EXTRANJERAS DENTRO DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y DE AERONAVES MATRICULADAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA OPERADAS EN EL EXTRANJERO

Secc.	Título
91.701	Aplicación.
91.702	Reservado.

Secc.	Título
91.703	Operación en el extranjero de aeronaves matriculadas en la República Argentina
91.704	Infracciones de aeronaves y tripulantes.
91.705	Operaciones dentro del espacio aéreo designado como Espacio Aéreo con Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación (MNPS).
91.706	Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducidas (RVSM).
91.707 al 91.713	Reservado.
91.715	Aeronaves civiles extranjeras: convalidación del certificado de aeronavegabilidad.
91.716	Autorizaciones especiales de vuelo para aeronaves civiles extranjeras.
91.717 al 91.799	Reservado.

SUBPARTE I — LIMITE DE RUIDO DE OPERACION

Secc.	Título
91.801	Aplicación.
91.803	Regulación aplicable.
91.805	Limitaciones de operación: aviones turbo reactores subsónicos.
91.807	Reservado.
91.809	Reservado.
91.811	Reservado.
91.813	Reservado.
91.815	Aviones para tareas agrícolas y de lucha contra incendios: Limitaciones de ruido de operación.
91.817 al 91.899	Reservado.

SUBPARTE J — PERMISOS

Secc.	Título
91.901	Reservado.
91.903	Política y procedimientos.
91.905	Reservado.
91.907 al 91.999	Reservado.

APENDICES A LA PARTE 91

Apéndice A	Operaciones de Categoría II: Manual, instrumentos, equipamiento y mantenimiento.
Apéndice B	Autorización para exceder mach 1 — Reservado.
Apéndice C	Reservado.
Apéndice D	Reservado.
Apéndice E	Especificaciones de registradores de vuelo para aviones.
Apéndice F	Reservado
Apéndice G	Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM)
Apéndice H	Procedimientos generales de helicópteros
Apéndice I	Normas para la actividad de vuelo con planeadores.
Apéndice J	Normas para la actividad de vuelo con aerostatos
Apéndice K	Normas para la operación de aeronaves ultralivianas motorizadas (ULM)
Apéndice L	Luces que deben ostentar las aeronaves
Apéndice M - O	Reservados
Apéndice Q	Señales visuales en tierra
Apéndice R	Vuelo IFR en rutas de navegación de aérea (RNAV) con procedimientos especiales
Apéndice S	Señales para maniobrar en tierra

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 91 — REGLAS DE VUELO Y OPERACION GENERAL

PROLOGO

Este documento tiene el propósito de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el Estado Nacional, en virtud de su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) que fuese ratificado por Ley 13.891; reuniendo en un cuerpo normativo los Reglamentos y Normas que regulan la aeronáutica civil comercial y no comercial de la República Argentina a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil nacional e internacional.

1. AUTORIDADES DE APLICACION

(a) A los fines establecidos en las presentes regulaciones, se entenderá como Autoridad de Aplicación al Comando de Regiones Aéreas, quien actuará conforme atribuciones conferidas por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

(b) Los siguientes Organos, dependientes del Comando de Regiones Aéreas, actuarán en carácter de Autoridad Aeronáutica Competente en sus respectivas áreas de responsabilidad:

(1) Dirección Nacional de Aeronavegabilidad: En lo relacionado con las aeronaves civiles nacionales y extranjeras, sus partes, los Talleres y Fábricas de material aeronáutico, la administración del Registro Nacional de Aeronaves y de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(2) Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas: En todo lo relacionado con la Habilitación, Certificación y Fiscalización de las operaciones de los explotadores de servicios de Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo, como así también lo que tienda al desarrollo de las Entidades Aerodeportivas y de la Aviación General; el otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencias en funciones aeronáuticas civiles y Programas de Instrucción; la Certificación de Escuelas de Vuelo, Paracaidismo, Simuladores de Aeronave y Centros de Instrucción respectivos.

(3) Dirección de Tránsito Aéreo: En todo lo relacionado con la planificación de los servicios de tránsito aéreo necesarios; la coordinación y fiscalización de la utilización del espacio y la circulación aérea; la habilitación y certificación de aeródromos y helipuertos, fijando los requisitos para los mismos; la edición, distribución y venta de publicaciones de información aeronáutica; la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico que desempeña tales funciones.

(4) Dirección de Comunicaciones: Todo lo relacionado con la racionalización y administración de los sistemas de comunicaciones y electrónica, estableciendo las normas y procedimientos de operación de los mismos; la verificación, operación y supervisión de los sistemas de telecomunicaciones y radio ayudas; y la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín

(c) Respecto del Régimen de Faltas Aeronáuticas, los Organos con competencia en el procedimiento de comprobación y juzgamiento, son los determinados por la Resolución 710/83 (JEMGFA).

(d) Aquellos casos no reglados que pudieran afectar el normal desarrollo de la actividad aérea, deberán ser propuestos a consideración de la Autoridad Aeronáutica Competente quien, sobre la base de la equidad y considerando en el caso concreto las causales de fuerza mayor o estado de necesidad, evaluará los argumentos para determinar los intereses de mayor valía.

2. OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO / EXPLOTADOR / OPERADOR Y SUS EMPLEADOS.

(a) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con lo establecido en estas Regulaciones deberá mientras opera en jurisdicción nacional o en los espacios aéreos que se encuentren bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina, cumplir con las disposiciones del Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias. Cuando opere fuera de la jurisdicción nacional, además, deberá observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que realice operaciones aéreas.

(b) El Código Aeronáutico denomina Explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el Explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

(c) Ningún Explotador utilizará a una persona ni persona alguna se desempeñará como miembro de la tripulación de una aeronave o desempeñará una función aeronáutica en superficie a menos que acredite tener una certificación de idoneidad correspondiente a la función de que se trate, otorgada por la Autoridad Aeronáutica Competente de acuerdo con los términos de estas Regulaciones.

(d) El Explotador, o el Representante por él designado para el control de las operaciones, deberá controlar y asegurar el cumplimiento de la Normativa en todo lo relacionado con la operación aérea de sus aeronaves (la programación y control de vuelos, de tripulaciones y despachantes, el cumplimiento de los tiempos máximos de servicio, de vuelo y mínimos de descanso, la instrucción y el entrenamiento, los controles que deben efectuar a tripulantes; y todo aquello que la reglamentación así lo exija) . Asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo y se cerciorará de que los Comandantes de las aeronaves de su empresa o propiedad, dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área a sobrevolar.

(e) El explotador se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescriptos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. Cerciorándose además que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones.

(f) Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. De no existir tal designación se presume que el piloto al mando es el comandante.

(g) El Comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar

(h) El Explotador se asegurará que:

1) El Certificado de Aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves utilizadas mantengan su validez de acuerdo con las autorizaciones conferidas.

2) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto, se encuentre en estado de funcionamiento.

(i) Ninguna persona explotará una aeronave a menos que su mantenimiento y el retorno al servicio de la misma sean realizados por un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente y conforme a estas Regulaciones.

(j) Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión exigiere tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos locales, el comandante de la aeronave notificará sin demora, este hecho, a la Autoridad Aeronáutica Competente. Si esta exigencia también la impusiere otro Estado, el comandante de la aeronave presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado y la copia del mismo se presentará ante el Estado del Explotador. Tales informes deberán ser presentados tan pronto como sea posible o en un plazo no superior a los diez días de ocurrido el hecho.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 91 — REGLAS DE VUELO Y OPERACION GENERAL

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en cada Definición.

Actuación humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aerodino: Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

NOTA: Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativas:

(a) **Aeródromo de alternativa post-despegue:** Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

(b) **Aeródromo de alternativa en ruta:** Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si esta experimentara condiciones anormales o de emergencia en ruta.

(c) **Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS:** Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos de motores de turbina si se le apagara el motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

(d) **Aeródromo de alternativa de destino:** Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

NOTA: El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo alternativa de destino para dicho vuelo.

Aeródromo regular: Es el lugar utilizado por un poseedor de Certificado en sus operaciones programadas (regulares) y está listado en sus especificaciones de operación.

Aeródromo provisorio: Es un aeródromo aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente para ser utilizado por un poseedor de Certificado con el propósito de proveer servicios a la comunidad cuando el aeródromo regular utilizado por el poseedor del Certificado no esté disponible.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave de grupo RVSM. Aeronave dentro de un grupo de aeronaves, el cual fue aprobado como grupo por la Autoridad Aeronáutica competente, en el cual cada uno de los aviones debe satisfacer lo siguiente:

(a) La aeronave ha sido fabricada según el mismo diseño, y ha sido aprobada bajo el mismo Certificado Tipo, enmienda al Certificado Tipo, o Certificado Tipo Suplementario.

(b) El sistema estático de cada aeronave está instalado de una manera y posición que es la misma que las de las otras aeronaves del grupo. La misma corrección del error de la toma estática (SSEC) está incorporada en cada aeronave del grupo.

(c) Las unidades de aviónica instaladas en cada avión para cumplir con los requerimientos mínimos del equipamiento RVSM de este apéndice son:

(1) Fabricadas bajo la misma especificación del fabricante y tiene el mismo número de parte ó,

(2) De diferente fabricante o número de parte, si el Explotador demuestra que el equipamiento provee una performance de sistema equivalente.

Aeronave de no grupo. Una aeronave que es aprobada para operaciones RVSM como una aeronave individual.

Aeronotificación: Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición y de información operacional y/o meteorológica.

Aerostato: Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.

Aerovía (AWY): Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación.

Alcance visual en la pista (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altitud: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH): La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

NOTA: Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral o, en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 7 ft por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Altitud de transición: Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

Altitud de presión: Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH): Altitud o altura especificada en una aproximación que no sea de precisión o en una aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

NOTA: La información de la altitud de presión, por parte del usuario debe relacionarse con la cota cero de la presión 1013,2 hectopascales (hPa), expresada en pies.

Altitud mínima de sector: La altitud más baja que puede usarse que permite conservar un margen vertical mínimo de 1000 pies, sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 Km. (25 NM) de radio, centrado en una radioayuda para la navegación.

Altura: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH): Altitud o altura especificada, en la aproximación de precisión, a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

NOTA 1: Para la altitud de decisión (DA) se tomó como referencia el nivel medio del mar (MSL) y para la altura de decisión (DH), la elevación del umbral.

NOTA 2: La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para permitir que el piloto haga una evaluación de la posición de la aeronave y la rapidez del cambio de posición en relación con la trayectoria de vuelo deseada.

Aproximación en circuito: Prolongación de un procedimiento de aproximación por instrumentos, que permite maniobrar alrededor del aeródromo, con referencias visuales, antes de aterrizar.

Aproximación final: Parte del procedimiento de aproximación por instrumentos que se inicia en un punto o referencia determinados o, cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia:

a) al final del último viraje reglamentario, viraje de base o viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica uno; o

b) en el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación; y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:

1) puede efectuarse un aterrizaje; o bien

2) se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

Aproximación frustrada: Procedimiento que debe seguirse si después de una aproximación por instrumentos, no se efectúa el aterrizaje y ocurre generalmente:

a) cuando la aeronave ha descendido a la altura de decisión y no ha establecido contacto visual; o bien

b) cuando indique la dependencia de control de tránsito aéreo, que hay que realizar un ascenso imprevisto,

-o efectuar un giro,

-o trasladarse a un fijo.

Aproximación inicial: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que consiste en la primera aproximación a la instalación o fijo establecido para el comienzo de la aproximación intermedia, y que comienza en la posición anterior determinada por una ayuda para la navegación o a la estima ubicada en la trayectoria que desarrolla la aeronave rumbo al aeródromo de destino.

Aproximación intermedia: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos comprendida entre la primera llegada a la primera instalación de navegación o un punto de posición predeterminado, y el comienzo de la aproximación final.

NOTA: La aproximación intermedia puede incluir las operaciones prescriptas en circuitos de espera IFR.

Aproximación por instrumentos: Procedimiento prescripto para aproximación aplicando las reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos, que incluyen las trayectorias de aproximación inicial, de aproximación intermedia y de aproximación final.

Aproximación radar: Aproximación ejecutada por una aeronave, bajo la dirección de un controlador radar.

Aproximación sincronizada: Procedimiento de aproximación IFR, por el cual se reducen las mínimas de separación en tiempo entre aeronaves en secuencia de aproximación, basado en el cruce de un punto común especificado en la trayectoria de aproximación final a intervalos preestablecidos por la dependencia ATC.

NOTA: Los procedimientos para las aproximaciones sincronizadas deberán contar con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica competente, previo a su aplicación.

Aproximación visual: La aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno y teniendo el aeródromo a la vista.

Área de aproximación: Parte especificada de la superficie del terreno o de una extensión de agua, anterior al umbral que se designa, a los fines de garantizar un grado satisfactorio de seguridad y regularidad en las operaciones de aeronaves durante la fase de aproximación.

Área de aproximación final y de despegue (FATO): Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO está destinada a los helicópteros de Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.

Área de aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.

Área de seguridad: Área definida de un helipuerto en torno a la FATO, que esta despejada de obstáculos, salvo los que sean necesarios para la navegación aérea y destinada a reducir el riesgo de daños de los helicópteros que accidentalmente se desvíen de la FATO

Área congestionada: En relación con una ciudad, aldea, o población, toda área muy utilizada para fines residenciales, comerciales o recreativos.

Área de control (CTA): Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre la superficie terrestre.

Área de control terminal (TMA): Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Área de maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de maniobras visuales (circuito): Área en el cual hay que tener en cuenta el franqueamiento de obstáculos cuando se trata de aeronaves que llevan a cabo una aproximación en circuito.

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Área de señales: Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Ascenso en crucero: Técnica de crucero de un avión, que resulta de un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión.

Asesoramiento anticollisión: Asesoramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Aterrizaje forzoso seguro: Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable de que no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.

Autoridad ATS competente: La autoridad apropiada, designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

Autoridad Competente:

(a) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: cuando se realicen dentro de los límites de una Región de Información de Vuelo, la autoridad competente es la autoridad apropiada del Estado que tenga jurisdicción sobre dicha región de información de vuelo.

(b) En cuanto a los vuelos sobre alta mar, fuera de los límites de una región de información de vuelo: la autoridad apropiada del Estado de matrícula.

(c) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado o la autoridad que asuma por delegación de otro Estado la responsabilidad de brindar los servicios de tránsito aéreo en una porción determinada del espacio aéreo.

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

Calle de rodaje: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave: La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

b) Calle de rodaje en la plataforma: La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

c) Calle de salida rápida: Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Calle de rodaje aéreo: Trayectoria definida sobre la superficie destinada al rodaje aéreo de los helicópteros.

Calle de rodaje en tierra para helicópteros: Calle de rodaje en tierra destinada únicamente a helicópteros.

Capa de transición: Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

Categoría de vuelo: Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

Centro de control de área (ACC): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Centro de información de vuelo: Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Circuito de rodaje de aeródromo: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves en el área de maniobras, mientras prevalezcan determinadas condiciones de viento.

Circuito de tránsito de aeródromo: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves al evolucionar en las inmediaciones de un aeródromo.

Clases de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo: Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

Código SSR: Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un respondedor.

Comandante de la aeronave (Piloto al mando): Piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave.

Comunicación aeroterrestre: Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

Comunicación por enlace de datos: Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

Comunicación por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC): Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, inferiores a las mínimas especificadas para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo, iguales o mejores que los mínimos especificados para las reglas de vuelo visual.

Configuración de pasajeros: comprende el número total de asientos certificado para ese tipo de avión, que pueden estar disponibles para el uso de los pasajeros.

Contacto radar: Situación que existe cuando la traza radar o símbolo de posición radar de determinada aeronave se ve e identifica en una presentación radar.

Contrato ADS: Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS, así como los datos que deben figurar en los mismos.

NOTA: El término "contrato ADS" es genérico y significa, según sea el caso, contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia. Puede implantarse transmisión terrestre de informes ADS entre sistemas terrestres.

Control de aproximación: Expresión empleada para indicar sin especificarla, una dependencia de control de tránsito aéreo que suministra servicio de control de aproximación.

NOTA: El servicio de control de aproximación en un determinado lugar puede proporcionarlo la torre de control del aeródromo o un centro de control del área y en ese caso la dependencia combina bajo su responsabilidad, las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o del servicio de control de área. El servicio de control de aproximación también puede suministrarlo una dependencia separada, la que entonces se llama oficina de control de aproximación.

Control radar: Término empleado para indicar que en la provisión de servicios de control de tránsito aéreo se está utilizando directamente información obtenida mediante radar.

Dependencia de control de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una oficina de control de aproximación, o a una torre de control de aeródromo.

Dependencia radar: Componente de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo que utiliza equipo radar para suministrar servicios de tránsito aéreo.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Derrota: Proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del Norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula).

Distancia DME: Alcance óptico (alcance oblicuo) a partir del transmisor de la señal DME hasta la antena receptora.

Duración total prevista: En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

Eco radar: Indicación visual en una presentación radar de una señal reflejada desde un objeto.

Ecos parásitos radar: Señales parásitas en una presentación radar.

Elevación: Distancia vertical entre un punto o nivel en la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

Elevación de aeródromo: La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Emisiones de escape: Sustancias emitidas a la atmósfera desde la tobera de descarga de escape de una aeronave o de un motor de aeronave.

Emisiones de purga de combustible: Combustible puro, excluyendo hidrocarburos, en las emisiones de escape, descargadas desde los motores de turbina a gas, durante todas las operaciones en vuelo y en tierra normales.

Entrenador sintético de vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

(a) Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta de la cabina de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave;

(b) Entrenador para procedimientos de vuelo, que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente de la cabina de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

(c) Entrenador básico de vuelos por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente de la cabina de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Envolvente de vuelo RVSM. Una envolvente de vuelo RVSM incluye el rango de número de Mach, el peso dividido por la relación de presión atmosférica, y altitudes sobre las cuales una aeronave es aprobada para ser operada en vuelo de crucero dentro del espacio aéreo RVSM.

Equipo de navegación de área: Equipo de a bordo que ofrece los medios para satisfacer los criterios adecuadamente establecidos para la navegación de área.

Espacio aéreo con servicio asesor: Espacio aéreo no controlado comprendido dentro de una región de información de vuelo, donde la autoridad competente prescribe se suministre servicio asesor de tránsito aéreo a los vuelos IFR.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Espacio aéreo RVSM: Espacio aéreo comprendido entre los niveles de vuelo FL 290 y FL 410 inclusive, que ha sido designado para la aplicación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) entre aeronaves.

Estación aeronáutica: Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos, la estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

Estación de radio de control aeroterrestre: Estación aeronáutica que, como principal responsabilidad, tiene a su cargo las comunicaciones relativas a la operación y control de aeronaves en determinada área.

Estado del Explotador: Estado en el que está ubicado el asiento principal de los negocios del Explotador o en su defecto la residencia permanente.

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

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves legítimamente, aun sin fines de lucro.

Fase de aproximación y aterrizaje - Helicópteros: Parte del vuelo a partir de 300 m (1000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda de esa altura, o bien a partir del comienzo del descenso de los demás casos, hasta el aterrizaje, o hasta el punto de aterrizaje interrumpido.

Fase de despegue o ascenso inicial: Parte del vuelo a partir del comienzo del despegue hasta 300 m (1000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo excede de esa altura o hasta el fin del ascenso en los demás casos.

Fase en ruta: Parte del vuelo a partir de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el comienzo de la fase de aproximación y aterrizaje.

Globo libre no tripulado: Aerostato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.

Guía vectorial radar: El suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en la observación de una presentación radar.

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

Helicóptero de clase de performance 1: Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite aterrizar o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.

Helicóptero de clase de performance 2: Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto que la falla se presente antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse un aterrizaje forzoso.

Helicóptero de clase de performance 3: Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe requerir un aterrizaje forzoso.

Heliplataforma: Helipuerto situado en una estructura mar adentro, ya sea flotante o fija.

Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de helicópteros.

Helipuerto de alternativa: Helipuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse el helicóptero cuando no sea aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto.

NOTA: El helipuerto de alternativa puede ser el helipuerto de salida.

Helipuerto de superficie: Helipuerto emplazado en tierra o en el agua.

Helipuerto elevado: Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.

Hidroavión: Aeronave que normalmente sólo es apta para despegar del agua o para posarse en ella.

Hora prevista de aproximación (EAT): Hora a la que la dependencia de control de tránsito aéreo, prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de referencia de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Hora prevista de fuera calzos (EOBT): Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora prevista de llegada: En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Identificación de aeronave: Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres, o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Información de tránsito: Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Información esencial sobre las condiciones del aeródromo: Es la necesaria para la seguridad de la operación de las aeronaves, referente al área de maniobras o a las instalaciones generalmente relacionadas con ella.

Información meteorológica: Informes meteorológicos, análisis, pronósticos y cualesquiera otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas, que proceden o pueden obtenerse de una autoridad meteorológica o de sus oficinas meteorológicas.

Información SIGMET: Información preparada por una oficina de vigilancia meteorológica relativa a la existencia real o prevista de uno o más de los fenómenos siguientes:

a) a niveles de crucero subsónico. Área de tormenta activa, Tormenta giratoria tropical, Línea de turbonada fuerte, Granizo intenso, Turbulencia fuerte, Englamamiento fuerte, Ondas orográficas marcadas, Tempestades extensas de arena/polvo.

b) a niveles de vuelo transónico y de crucero supersónico. Turbulencia moderada o fuerte, Cumulonimbus o Granizo.

Informe meteorológico: Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

Límite de permiso: Punto hasta el cual se concede a una aeronave un permiso de control de tránsito aéreo.

Lista de equipo mínimo (MEL): Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por

el Explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

Lista maestra de equipos mínimos (MMEL): Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el Organismo responsable del diseño del tipo de aeronave, con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

Lugares aptos: Son considerados aquellos lugares que previamente denunciados se utilicen habitual o periódicamente para las operaciones de aterrizaje y despegue, y que tengan todas las características que permitan garantizar bajo la responsabilidad del piloto, una total seguridad para la operación y terceros.

Manual de vuelo de la aeronave: Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como la instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura de la aeronave.

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que, cuando se transporta por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Mínimos de utilización de aeródromo: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

(a) El despegue, expresada en términos de alcance visual en la pista y/o visibilidad y, de ser necesario condiciones de nubosidad.

(b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H)

(c) El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Mínimos de utilización de helipuerto: Las limitaciones de uso que tenga un helipuerto para:

(a) el despegue, expresadas en términos de alcance visual en pista y/o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;

(b) el aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondiente a la categoría de la operación; y

(c) el aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Modo SSR: Identificador convencional relativo a funciones específicas de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador SSR. Existen cuatro modos: A, C, S e intermodo.

Navegación aérea visual: Es la que se realiza con referencia visual constante a la superficie terrestre.

Navegación a estima: Estimación o determinación de una posición futura a partir de una posición conocida, a base de dirección, tiempo y velocidad.

Navegación de área (RNAV): Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

Nieve (en tierra):

a) Nieve seca: Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar, o si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive;

b) Nieve mojada: Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: 0,35 a 0,5 exclusive;

c) Nieve compactada: Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 ó más;

d) Nieve fundente: Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicadura. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

NOTA: Las mezclas de hielo, de nieve y/o de agua estancada pueden, especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve, tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no traslúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

Nivel: Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de crucero: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel de transición: Nivel de vuelo más bajo disponible para usarlo, por encima de la altitud de transición.

Nivel de vuelo: Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de presión, 1013,2 hectopascales (hPa), y separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

NOTA: Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Oficina de control de aproximación: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo: Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

Oficina meteorológica (aeronáutica): Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea.

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de Trabajo Aéreo.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Orden de aproximación: Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

Performance de navegación requerida (RNP): Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

Período (tiempo) de descanso: Todo período de tiempo en tierra durante el cual el Explotador releva a un tripulante de todas sus tareas y obligaciones relacionadas con su función.

Período (tiempo) de servicio en vuelo: Es el tiempo total empleado por el tripulante desde una (1) hora antes de la fijada para su presentación en el lugar de iniciación del vuelo, o series de vuelo, hasta media (1/2) hora después de finalizado el o los mismos.

Permiso de control de tránsito aéreo: Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

Permiso en VMC: Autorización para que una aeronave opere cuidando su propia separación en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Pista: Area rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar permisos posteriores.

Plan de vuelo presentado: El plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de vuelo repetitivo (RPL): Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los Explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plataforma: Area definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Posición de despegue: Posición que ocupa la aeronave sobre el extremo de la pista, enfrentando la dirección de despegue, inmediatamente antes de iniciar esta maniobra.

Posición de espera: Posición previa a la de despegue, que ocupa la aeronave, cuando no pueda ocupar directamente la posición de despegue.

Presentación radar: Presentación electrónica de información derivada del radar que representa la posición y movimiento de las aeronaves.

Procedimiento con circulación visual: Procedimiento que se realiza, a continuación de un procedimiento de aproximación por instrumentos, prosiguiendo con circulación visual para aterrizar en una pista distinta a la que la aeronave ha aproximado inicialmente.

Procedimiento de aproximación de precisión: Procedimiento de aproximación por instrumentos basados en los datos de azimut y de trayectoria de planeo proporcionados por el ILS o el PAR.

Procedimiento de aproximación por instrumentos: Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y luego si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

Procedimiento de aproximación frustrada: Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

Procedimiento de espera: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera una autorización posterior.

Procedimiento de hipódromo: Procedimiento previsto para permitir que la aeronave pierda altitud en el tramo de aproximación inicial y/o siga la trayectoria de acercamiento cuando no resulte práctico iniciar procedimientos de inversión.

Procedimiento de inversión: Procedimiento previsto para permitir que la aeronave cambie de dirección 180° en el tramo de aproximación inicial de un procedimiento de aproximación por instrumentos. Esta secuencia de maniobras puede requerir virajes reglamentarios o virajes de base.

Pronárea: Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para un período especificado y respecto a un área determinada y la porción del espacio aéreo correspondiente.

Pronóstico: declaración de las condiciones meteorológicas previstas para un período especificado y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Publicación de información aeronáutica (AIP): La publicación efectuada por la Autoridad Aeronáutica competente que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Puesto de estacionamiento de helicópteros: Puesto de estacionamiento de aeronaves que permite el estacionamiento de helicópteros y, en caso de que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y la elevación inicial.

Punto de aproximación frustrada (MAPt): En un procedimiento de aproximación por instrumentos, el punto en el cual, o antes del cual se ha de iniciar la aproximación frustrada prescrita, con el fin de respetar el margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.

Punto de cambio: El punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales VHF, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la instalación inmediata por delante de la aeronave.

Punto de decisión para el aterrizaje (LDP): Punto que se utiliza para determinar la performance de aterrizaje y a partir de la cual, al ocurrir una falla del grupo motor en dicho punto, se puede continuar el aterrizaje en condiciones de seguridad o bien iniciar un aterrizaje interrumpido.

NOTA: LDP se aplica a los helicópteros de Clase de performance 1.

Punto de decisión para el despegue (TDP): Punto utilizado para determinar la performance de despegue a partir del cual, si se presenta una falla del grupo motor, puede interrumpirse el despegue o bien continuarlo en condiciones de seguridad.

NOTA: TDP se aplica a los helicópteros de Clase de performance 1.

Punto definido antes del aterrizaje: Punto dentro de la fase de aproximación y aterrizaje, después del cual no se asegura la capacidad del helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

Punto definido después del despegue: Punto dentro de la fase del despegue y de ascenso inicial, antes del cual no se asegura la capacidad del helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

NOTA: Los puntos definidos se refieren solamente a los helicópteros de Clase de performance 2.

Punto de espera: Lugar especificado, que se identifica visualmente o por otros medios, en las inmediaciones del cual mantiene su posición una aeronave, de acuerdo con los permisos del control de tránsito aéreo.

Punto de espera de la pista: Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

Nota: En la fraseología radiotelefónica la expresión “punto de espera” designa el punto de espera de la pista.

Punto de notificación: Lugar geográfico especificado con referencia al cual una aeronave puede notificar su posición.

Punto de toma de contacto: El punto donde corta a la pista la trayectoria de planeo nominal.

Punto significativo: Lugar geográfico especificado utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

Radar: Dispositivo radioeléctrico para la detección que proporciona información acerca de distancia, azimut y/o elevación de los objetos.

Radar de precisión para la aproximación (PAR): Equipo de radar primario usado para determinar la posición de una aeronave durante la aproximación final; en azimut y elevación, en relación con una trayectoria nominal de aproximación, y en distancia, en relación con un punto de toma de contacto.

NOTA: Los radares de aproximación de precisión sirven para que pueda darse guía por radio a los pilotos durante las fases finales de la aproximación para aterrizar.

Radar primario: Sistema de radar que usa señales de radio reflejadas.

Radar secundario: Sistema de radar en el cual la señal radioeléctrica transmitida por la estación radar inicia la transmisión de una señal radioeléctrica de otra estación.

Radar secundario de vigilancia (SSR): Sistema de radar de vigilancia en el que se utilizan transmisores-receptores (interrogadores) y transpondedores.

Radar de vigilancia: Equipo de radar utilizado para determinar la posición, en distancia y azimut, de las aeronaves.

Región de información de vuelo (FIR): Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Registrador de vuelo: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Registro técnico de vuelo (RTV): Libro donde se registran únicamente las novedades técnicas de la aeronave comprobadas por el Comandante de la misma, como así también las acciones correctivas tomadas por la organización técnica de la compañía, para subsanar tales novedades y la liberación al servicio de la aeronave.

Respondedor: Emisor-receptor que genera una señal de respuesta cuando se le interroga debidamente; la interrogación y la respuesta se efectúan en frecuencias diferentes.

Respuesta SSR: La indicación visual, en forma no simbólica, en una presentación radar, de una señal radar transmitida por un objeto en respuesta de una interrogación.

Rodaje: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje.

Rodaje aéreo: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 20 kt.

NOTA: La altura real puede variar, y algunos helicópteros habrán de efectuar el rodaje aéreo por encima de los 25 pies sobre el nivel del suelo a fin de reducir la turbulencia debida al efecto del suelo y dejar espacio libre para las cargas por eslinga.

Rumbo de la aeronave: La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al Norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

Rumbo radar: Rumbo magnético dado por un controlador a un piloto, basándose en la información obtenida por radar, con el fin de que le sirva de guía para la navegación.

Ruta ATS: Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente de tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

NOTA: La expresión “rutas ATS” se aplica, según el caso, a aerovías, rutas con servicio de asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

Ruta de desplazamiento aéreo: Ruta definida sobre la superficie destinada al desplazamiento en vuelo de los helicópteros.

Rutas de llegada: Rutas identificadas, siguiendo un procedimiento de aproximación por instrumentos, por las cuales las aeronaves pueden pasar de la fase de vuelo en ruta al punto de referencia de la aproximación inicial.

Ruta de navegación de área: Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación de área.

Secuencia de aproximación: Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

Separación vertical mínima reducida (RVSM): Separación vertical mínima de 1.000 pies entre aeronaves con aprobación RVSM, aplicable en el espacio aéreo RVSM.

Servicio asesor de tránsito aéreo: Servicio que se suministra para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según un plan de vuelo IFR, fuera de área de control, pero dentro de espacio aéreo con servicio asesor.

Servicio automático de información terminal (ATIS): Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, mediante radiodifusiones continuas y repetitivas durante todo el día o durante una parte determinada del mismo.

Servicio de alerta: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de control de aeródromo: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación: Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de dirección en la plataforma: Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de las aeronaves y vehículos en la plataforma.

Servicio de información de vuelo: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Servicio móvil aeronáutico: Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

Servicio de control de tránsito aéreo: Servicio suministrado con el fin de:

a) prevenir colisiones:

(i) entre aeronaves, y

(ii) entre aeronaves y obstáculos, en el área de maniobras, y

b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicios de protección al vuelo: Expresión genérica que comprende los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología, búsqueda y salvamento e información aeronáutica, destinados a dar protección y seguridad a la aeronavegación.

Sigfenom: Descripción concisa relativa a los fenómenos meteorológicos observados o previstos que puedan afectar la seguridad de las operaciones en una FIR y que se suministra para el planeamiento previo al vuelo.

Sistema anticolidión de a bordo (ACAS): Sistema de aeronave basado en señales de respondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de respondedores SSR.

Sustancias psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

Techo de nubes: Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes, por debajo de 6.000 metros (20.000 pies) , y que cubre más de la mitad del cielo.

Tiempo de vuelo: Es el tiempo total transcurrido desde el momento en que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para rodar y efectuar el despegue, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo.

Tipo de RNP: Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas marinas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el 95% del tiempo de vuelo como mínimo.

Ejemplo: RNP 4 representa una precisión de navegación de +/- 4 NM basándose en una retención del 95%

Torre de control de aeródromo (TWR): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Trabajo aéreo: Es la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas en función complementaria de aquéllas y excluidos de los servicios de transporte aéreo.

NOTA: Ejemplos de trabajo aéreo: Servicios agroaéreos, aerofotográficos, propaganda aérea, inspección y vigilancia de instalaciones, explotación petrolífera, búsqueda y salvamento, etc.

Tránsito aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo: Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en la zona de tránsito de aeródromo y en sus cercanías.

Tránsito esencial: Es tránsito esencial el tránsito controlado al que se aplica el suministro de separación por parte del ATC, pero que, en relación con un determinado vuelo controlado, no está separado por las mínimas establecidas.

Tránsito esencial local: Consiste en toda aeronave, vehículo o persona que se halle en el área de maniobras o cerca de ella, o el tránsito que opera en la proximidad del aeródromo, que pueda constituir peligro para las aeronaves.

Transmisión a ciegas: Transmisión desde una estación a otra en circunstancias en que no puede establecerse comunicación en ambos sentidos, pero cuando se cree que la estación llamada puede recibir la transmisión.

Transmisor de localización de emergencia (ELT): Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede ser de activación automática al impacto o bien ser activado manualmente. Existen los siguientes tipos de ELT:

(a) ELT fijo automático [ELT (AF)]: ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave;

(b) ELT portátil automático [ELT (AP)]: ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede sacar de la misma con facilidad;

(c) ELT de desprendimiento automático [ELT (AD)]: ELT que se instala firmemente en la aeronave y que se desprende y activa automáticamente al impacto. También puede desprenderse manualmente;

(d) ELT de supervivencia [ELT (S)]: ELT que puede sacarse de la aeronave, que está estibado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes.

Trayectoria de planeo: Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

Traza radar: Expresión genérica que significa indistintamente un eco radar o una respuesta radar desde una aeronave.

Umbral (THR): El comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Uso problemático de ciertas sustancias: El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:

(a) constituya un riesgo directo para quién las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o

(b) provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

Velocidad indicada (IAS): Lectura sin corregir del indicador de velocidad relativa.

Velocidad verdadera (TAS): Velocidad del avión en relación con el aire en calma.

Vigilancia dependiente automática (ADS): Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace de datos, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en 4 dimensiones y otros datos adicionales de ser apropiado.

Viraje de base: Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la derrota de alejamiento y el principio de la derrota intermedia o final de aproximación. Las derrotas no son opuestas entre sí.

NOTA: Los virajes de base pueden hacerse en vuelo horizontal o durante el descenso, según las circunstancias en que se siga cada procedimiento.

Viraje de clase 1: Se denomina viraje de clase 1 al efectuado a la velocidad angular de 3º por segundo.

Viraje de clase 2: Se denomina viraje de clase 2 al efectuado a la velocidad angular de 1.5º por segundo.

Viraje de procedimiento: Viraje prescripto en un procedimiento de aproximación por instrumentos completo que la aeronave debe cumplir en la última parte de la aproximación intermedia entre el extremo de la trayectoria de alejamiento del aeródromo y el comienzo de la trayectoria de aproximación final. Este viraje podrá ser un viraje de base o un viraje reglamentario.

Viraje reglamentario: Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una trayectoria designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave corte la trayectoria designada y pueda seguirla en dirección opuesta.

NOTA 1: Los virajes reglamentarios se designan "a la izquierda" o "a la derecha", según el sentido en que se haga el viraje inicial.

NOTA 2: Pueden designarse como virajes reglamentarios los que se hacen ya sea en vuelo horizontal o durante el descenso, según las circunstancias de cada procedimiento de aproximación por instrumentos.

Visibilidad: En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre lo siguiente:

(a) La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante.

(b) La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil (1.000) candelas ante un fondo no iluminado.

Nota 1: Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia de (b) varía con la iluminación del fondo. La distancia de (a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR).

Nota 2: La definición se aplica a las observaciones de visibilidad en los informes locales ordinarios y especiales, a las observaciones de la visibilidad reinante y mínima notificadas en los informes METAR y SPECI y a las observaciones de la visibilidad en tierra.

Visibilidad en tierra: Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente o por sistemas automáticos.

Visibilidad en vuelo: Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

Vtoss: Velocidad mínima a la cual puede lograrse el ascenso con el grupo motor crítico fuera de funcionamiento, con los demás grupos motores en funcionamiento dentro de los límites operacionales aprobados.

NOTA: La velocidad citada anteriormente puede medirse por instrumentos o bien lograrse mediante un procedimiento indicado en el manual de vuelo.

Vuelo acrobático: Maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales.

Vuelo controlado: Todo vuelo que está supeditado a un permiso del control de tránsito aéreo.

Vuelo IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo local: Es el vuelo que se inicia y finaliza en el aeródromo y se realiza totalmente dentro de la zona de tránsito del aeródromo o completamente bajo la jurisdicción de la misma dependencia de control del tránsito aéreo encargada de las operaciones en el aeródromo o en sectores designados al efecto.

Vuelo VFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR controlado: Vuelo controlado realizado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR especial: Vuelo VFR controlado que el control de tránsito aéreo autoriza para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Zona de control (CTR): Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de tránsito de aeródromo: Espacio aéreo de dimensiones definidas establecidas alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito de aeródromo.

Zona peligrosa: Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse, en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Argentina, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Argentina, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

ABREVIATURAS

ACAS	Sistema Anticolisión de a bordo
ACC	Centro de control de área o control de área.
ADR	Ruta con servicio asesor de tránsito aéreo.
ADS	Vigilancia dependiente automática.
AFIL	Plan de vuelo presentado en vuelo.
AFIS	Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo.
AFTN	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.
AGL	Sobre el nivel del terreno.
A/G	Aire a tierra.
AIC	Circular de información aeronáutica.
AIP	Publicación de información aeronáutica.
AIREP	Aeronotificación (en forma oral) y nombre del formulario donde se anota.
AIS	Servicio(s) de información aeronáutica.
ALT	Altitud.
APP	Oficina de control de aproximación o control de aproximación.
ARO	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
ATC	Control de tránsito aéreo.
ATFN	Gestión de afluencia del tránsito aéreo.
ATIS	Servicio automático de información terminal.
ATS	Servicio de Tránsito Aéreo.
ATZ	Zona de tránsito de aeródromo.
AWY	Aerovía.
CAT	Turbulencia en aire despejado.
CESA	Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.
C/L	Eje.
CPDLC	Comunicación por enlace de datos controlador-piloto.
CPL	Plan de vuelo actualizado (designador de tipo de mensaje).
CRM	Modelo de riesgo de colisión.
CTA	Area de control.
CTL	Control.
CTR	Zona de control.
DA/H	Altitud/altura de decisión.
DME	Equipo radiotelemétrico.
DR	Navegación a estima.
EAT	Hora prevista de aproximación.
EGPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno con función frontal.
ELT	Transmisor de localización de emergencia.
EOBT	Hora prevista fuera de calzados.
ETA	Hora prevista de llegada.

ETD	Hora prevista de salida.
ETOPS	Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.
FAF	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación final.
FAP	Punto de aproximación final.
FATO	Area de aproximación final y de despegue.
FDR	Registrador de datos de vuelo.
FIR	Región de información de vuelo.
FIS	Servicio de información de vuelo.
FL	Nivel de vuelo.
FPL	Plan de vuelo presentado (designador de tipo de mensaje) .
FTT	Tolerancia técnica de vuelo.
G/A	Tierra a aire.
G/A/G	Tierra a aire y aire a tierra
GND	Tierra.
GP	Trayectoria de planeo.
GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.
H24	Servicio permanente.
HF	Alta frecuencia (3.000 a 30 000 Khz.) .
HJ	Desde la salida hasta la puesta de Sol.
HL	Pérdida de altura.
HPA	Hectopascales
HS	Servicio disponible durante las horas de vuelos regulares.
HX	Sin horas determinadas de servicio.
IAC	Carta de aproximación y de aterrizaje por instrumentos.
IAF	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación inicial.
IAP	Procedimiento de aproximación por instrumentos.
IAS	Velocidad indicada.
IF	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación intermedia.
IFR	Reglas de Vuelos por instrumentos.
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos.
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
INS	Pulgadas.
ISA	Atmósfera tipo internacional.
JIAAC	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.
KC	Kilociclos por segundo.
KHZ	Kilohertzio.
KM	Kilómetro.
KT	Nudos.
LF	Baja frecuencia (30 a 300 KHz) .
LDP	Punto de decisión para el aterrizaje.
LLZ	Localizador.
M	Metros.
MAP	Punto de aproximación frustrada.
MASPS	Performance Mínima de los Sistemas de Aeronaves.
MB	Milibares
MEA	Altitud mínima en ruta.
MDA/H	Altitud/altura mínima de descenso.
MF	Frecuencia media (300 a 3.000 KHz).
MHZ	Megahertzio.
MEL	Lista de equipo mínimo.
MM	Radiobaliza intermedia.
MMEL	Lista maestra de equipo mínimo.
MOC	Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos (necesario).
MSA	Altitud mínima de sector.
MSL	Nivel medio del mar.
NDB	Radiofaro no direccional.
NIL	Nada.
NM	Millas marinas.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OAS	Superficie de evaluación de obstáculos.
OCA/H	Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos.
OCA/Hfm	OCA/H para la aproximación final y la aproximación frustrada directa.

OCA/HpsOCA/H para el tramo de aproximación de precisión.	
OM Radiobaliza exterior.	
O/R A solicitud.	
PAR Radar de precisión para la aproximación.	
PLN Plan de vuelo.	
QFE Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista)	
QNH Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.	
R Velocidad angular de viraje.	
RAAC Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.	
RDH Altura de referencia (ILS) .	
RNA Registro de novedades de a bordo.	
RNAV Navegación de área.	
RNP Performance de navegación requerida.	
RPL Plan de vuelo repetitivo.	
RSR Radar de vigilancia en ruta.	
RSS Raíz cuadrada de la suma de los cuadrados (media cuadrática)	
RTF Radiotelefonía.	
RTV Registro técnico de vuelo.	
RVR Alcance visual en la pista.	
RVSM Separación vertical mínima reducida	
RWY Pista.	
SID Salida normalizada por instrumentos	
SOC Comienzo del ascenso.	
STAR Llegada normalizada por instrumentos	
TA/H Altitud / altura del viraje.	
TAR Radar de vigilancia de área terminal.	
TAS Velocidad verdadera.	
TAWS Sistema de advertencia de la proximidad del terreno con función frontal.	
TCAS Sistema Anticolisión de a bordo	
TDP Punto de decisión para el despegue.	
TDZ Zona de toma de contacto.	
THR Umbral.	
TMA Area de control terminal.	
TP Punto de viraje.	
TWR Torre de control de aeródromo o control de aeródromo.	
UHF Frecuencia ultra alta (300 a 3.000 MHz) .	
UTC Hora universal coordinada.	
VDF Estación radiogoniométrica VHF.	
VFR Reglas de vuelo visual.	
VHF Muy alta frecuencia 30 a 300 MHz.	
VMC Condiciones meteorológicas de vuelo visual.	
VOR Radiofaro omnidireccional VHF.	
VTOL Despegue y aterrizaje verticales.	
REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)	
PARTE 91 — REGLAS DE VUELO Y OPERACION GENERAL	
SUBPARTE A — GENERALIDADES	
Secc. Título	
91.1 Aplicación.	
91.2 Cumplimiento.	
91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.	
91.4 Procedimientos.	
91.5 Piloto al mando de aeronaves que requieran más de un piloto.	
91.6 Requisitos para los tripulantes.	
91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.	
91.9 Requeridas de Marcas, Placas y Manual de Vuelo para aeronaves civiles.	
91.11 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.	
91.13 Operación negligente o temeraria.	
91.15 Lanzamiento de objetos o rociado.	
91.17 Uso problemático de sustancias psicoactivas.	
91.19 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias o drogas depresoras o estimulantes	
91.20 Transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo	
91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.	

91.23 Reservado.	
91.25 Requisitos para aeronaves accidentadas	
91.27-91.99 Reservado.	
91.1 Aplicación.	

(a) Esta Parte describe las reglas que gobiernan las operaciones de aeronaves en lo relativo al tránsito aéreo y a la aeronavegabilidad continuada, que se realicen en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de los servicios de Tránsito Aéreo de la República Argentina. No están incluidas las operaciones de globos cautivos, cometas y cohetes no tripulados. Asimismo, se exceptúan los casos previstos en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) Cada persona que opere una aeronave civil de matrícula argentina, fuera de la República Argentina deberá:

(1) Sobre altamar, cumplir con las normas internacionales contenidas en el Anexo 2 (Reglamento del Aire) al "Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI)", y con las Regulaciones de vuelo nacionales vigentes.

(2) Dentro de un país extranjero, cumplir con las regulaciones relativas al vuelo y maniobras de aeronaves en vigencia dentro del mismo.

(c) Las Regulaciones contenidas en esta Parte se aplican a toda persona a bordo de una aeronave, en lo que a ellas le compete, mientras ésta sea operada bajo las condiciones establecidas en esta Parte.

(d) Exceptuando las diferencias notificadas por la República Argentina, las normas contenidas en el Anexo 2 (Reglamento del Aire) de la OACI, 10ma. Edición. Julio 2005, incluyendo sus enmiendas hasta la N° 38 (efectiva desde el 24 de noviembre de 2005), han sido incorporadas y forman parte de estas Regulaciones.

91.2 Cumplimiento

(a) Las normas y procedimientos contenidos en las presentes Regulaciones y los procedimientos de aplicación que adicionalmente se difundan por publicaciones de información aeronáutica, incluyendo el NOTAM y AIC, son de cumplimiento obligatorio por todas las aeronaves, cualesquiera sea su nacionalidad. La Autoridad Aeronáutica competente solicitará en cada caso, al organismo que corresponda si ello no fuera parte de sus atribuciones, la sanción pertinente para los responsables de las infracciones que se cometan a estas Regulaciones.

(b) Excepciones: Podrán exceptuarse de las reglas que gobiernan las operaciones de aeronaves, en lo relativo al Tránsito Aéreo, según lo dispuesto en el párrafo (a) de esta Sección, a las aeronaves públicas argentinas, incluidas las militares, cuando las necesidades determinadas por la autoridad respectiva exijan el no-cumplimiento de las normas y procedimientos impuestos por estas Regulaciones. En tales casos, y a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, las autoridades responsables de tales operaciones notificarán las mismas, antes de emprenderlas, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda.

91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.

(a) El Comandante de la aeronave tendrá autoridad en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

(b) El Comandante de la aeronave, manipule o no los comandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con las presentes Regulaciones, pero podrá apartarse de las mismas en circunstancias que sean absolutamente necesarias por razones de seguridad que exijan tomar medidas inmediatas. Cuando este privilegio de emergencia es utilizado, debe notificarse lo antes posible a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente y deberá presentarse un informe escrito de la desviación realizada, si así lo requiere la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) El informe escrito enunciado en (b) anterior podrá efectuarse por medio de los formularios "Informe del Personal Aeronáutico" o "Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo" como así también para informar a las dependencias ATS las novedades observadas a lo largo de la ruta sobrevolada y/o todo comentario pertinente que se desee formular respecto a los servicios de protección al vuelo.

(d) Idoneidad de los miembros de la tripulación de vuelo: El comandante de la aeronave será responsable de garantizar que:

(1) no se comenzará ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y

(2) no se continuará ningún vuelo más allá del aeródromo adecuado más próximo cuando se vea significativamente reducida la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones por la disminución de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.

91.4 Procedimientos

(a) Las reglas de vuelo y procedimientos de aplicación deberán ser observados de acuerdo con lo siguiente:

(1) En condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) , se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo visual (VFR); no obstante, el piloto puede hacer si lo desea, un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR); o la Autoridad Aeronáutica competente puede exigirle que así lo haga.

(2) En condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) , se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos (IFR); no obstante, el piloto puede obtener permiso para efectuar vuelo VFR especial dentro de zonas de control, en cuyo caso no se aplicarán para dicho vuelo las reglas de vuelo por instrumentos.

(3) Con independencia de las condiciones meteorológicas, se efectuarán de acuerdo con las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos:

(i) los vuelos en la Región de Información de Vuelo (FIR) desde nivel de vuelo 200 (FL 200) hacia arriba;

(ii) los vuelos nocturnos fuera de los circuitos de tránsito de los aeródromos o fuera de las zonas de tránsito de aeródromo, siempre que el aeródromo se encuentre habilitado para vuelo nocturno; y

(iii) los vuelos sobre el agua, a más de 20 NM de la costa, durante más de una hora; excepto de día y en VMC, que no se exigirá la observancia de las alturas mínimas para vuelo IFR.

(4) Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

(5) Se verificará la hora antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.

(6) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora exacta será, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

91.5 Piloto al mando de aeronaves que requieran más de un piloto.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave del tipo certificado para más de un piloto, a menos que el piloto al mando cumpla los requerimientos de 61.58 de estas RAAC.

91.6 Requisitos para los tripulantes

(a) Ninguna persona podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave si no es titular de la respectiva licencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica competente argentina o por el Estado donde esté matriculada la misma.

(b) Los tripulantes deberán llevar consigo la licencia mencionada en (a) de esta Sección, mientras desempeñan a bordo de una aeronave las funciones acreditadas por la misma y están obligados a presentarla cuando se lo pida la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Intervención de la autoridad competente: Antes del despegue e inmediatamente después del aterrizaje el piloto al mando de la aeronave o su representante designado deberá presentarse a la Oficina ARO-AIS del aeródromo, munido de la documentación correspondiente, a fin de que en ésta o en otras dependencias adonde se lo encamine, puedan disponerse las verificaciones relativas a la tripulación, aeronave, pasajeros y carga, prescriptas por las disposiciones legales en vigencia. Las autoridades actuantes podrán requerir la presentación personal de cualquiera o todos los tripulantes, como asimismo disponer la inspección de la aeronave. En los aeródromos que carezcan de oficinas ARO-AIS, las atribuciones emergentes de este número competen a la autoridad actuante que incluyen en último término al propietario del aeródromo.

91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que dicha aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad.

(b) El piloto al mando de una aeronave civil es responsable de determinar si esa aeronave está en condiciones para el vuelo seguro. El piloto al mando no deberá iniciar el vuelo cuando ocurra una condición de no aeronavegabilidad estructural, mecánica o eléctrica.

91.9 Requerimientos de Marcas, Placas y Manual de Vuelo para aeronaves civiles.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil sin cumplir con las limitaciones de operación, especificadas en el Manual de Vuelo aprobado /registrado, de Marcas y Placas, o según lo descrito por la Autoridad de Certificación del país de matrícula.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Argentina:

(1) Para la cual se requiere Manual de Vuelo de avión o helicóptero de acuerdo con la Sección 21.5 de la Parte 21, a menos que se encuentre disponible en la aeronave, un ejemplar aprobado, registrado y actualizado de dicho Manual de Vuelo, o el manual provisto de acuerdo con la Sección 121.141 (b) de la Parte 121.

(2) Para la cual se requiere una "Cartilla de Limitaciones de Operación" de acuerdo con la Sección 21.5 de esta Regulación a menos que se encuentre disponible en la aeronave la "Cartilla de Limitaciones de Operación" aprobada, registrada, actualizada y las Marcas y Placas requeridas.

(3) Para la cual no se requiere un Manual de Vuelo según la Sección 21.5 de esta Regulación pero que, sin embargo, posea un Manual de Vuelo aprobado, registrado y actualizado, a menos que dicho Manual de Vuelo y las Marcas y Placas requeridas se encuentren disponibles en la aeronave

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Argentina, a menos que esa aeronave esté identificada de acuerdo con la Parte 45.

(d) Cualquier persona que despegue o aterrice un helicóptero certificado bajo la Parte 29 de estas Regulaciones, desde / en un helipuerto construido sobre el agua, y que en tales circunstancias deba atravesar el rango prohibido de envolvente que limita la relación "Altura - Velocidad" establecida para ese helicóptero, podrá hacerlo, si ese vuelo a través del rango prohibido:

(1) tiene lugar sobre el agua, donde se puede llevar a cabo un acuatizaje seguro, y

(2) si el helicóptero es anfibia o está equipado con flotadores u otro tren de flotación de emergencia adecuado para realizar un acuatizaje de emergencia en aguas abiertas.

91.11 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.

(a) Ninguna persona puede asaltar, amenazar, intimidar o interferir a un miembro de la tripulación en el desarrollo de sus deberes a bordo de una aeronave que está siendo operada. (Arts N°198, N°190 y concordantes del Código Penal de la Nación)

91.13 Operación negligente o temeraria.

(a) Ninguna aeronave deberá conducirse negligente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

91.15 Lanzamiento de objetos o rociado.

(a) No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo, que pueda constituir peligro o daño para las personas o bienes propios y ajenos. La operación deberá ajustarse a las condiciones prescriptas por la Autoridad Aeronáutica competente y contar con la autorización pertinente.

91.17 Uso problemático de sustancias psicoactivas.

(a) El personal cuyas funciones sean críticas (empleados que ejercen funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad aeronáutica) no desempeñará dichas funciones mientras esté bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión se abstendrán de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.

(b) Ninguna persona conducirá una aeronave, ni actuará como miembro de su tripulación de vuelo, mientras esté bajo la influencia de sustancias psicoactivas a consecuencia de lo cual disminuya su capacidad para desempeñar sus funciones.

(c) Requisitos para pasajeros: Ninguna persona podrá ascender a una aeronave y viajar en la misma si se nota claramente que esta bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes; excepto cuando se trata de un enfermo debidamente atendido o en caso de emergencia.

91.19 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias o drogas depresoras o estimulantes

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil dentro de la República Argentina en violación de las normas que regulan el transporte de estupefacientes (Ley 23.737).

(b) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica al transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias depresoras o estimulantes que estén autorizadas por la ley vigente.

91.20 Transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo

(a) El transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo se podrá efectuar únicamente luego de haber dado estricto cumplimiento a las disposiciones contenidas en las leyes vigentes que regulan la materia. Asimismo, se deberá contar con la autorización de la Autoridad Aeronáutica competente y adoptar las medidas tendientes a asegurar que la operación, en todos sus aspectos, no provoque daños a la vida o bienes propios y ajenos.

91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar, ni ningún Explotador o piloto al mando de un avión puede permitir la operación de, cualquier dispositivo electrónico portátil, en ninguna de las siguientes aeronaves civiles matriculadas en la República Argentina:

(1) Aeronaves operadas por el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, o

(2) Cualquier otra aeronave mientras opere bajo IFR.

(b) El párrafo (a) de esta Sección, no es aplicable a:

(1) Grabadores portátiles.

(2) Audífonos.

(3) Marcapasos.

(4) Afeitadoras eléctricas.

(5) Cualquier otro medio electrónico portátil, que el Explotador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con la navegación, o sistemas de comunicación, de la aeronave sobre la cual se utilizarán.

(c) En el caso de una aeronave operada por el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, la determinación sobre lo prescripto por el párrafo (b) (5) de esta Sección deberá ser hecha por ese Explotador de la aeronave sobre la cual el dispositivo electrónico particular será utilizado. En el caso de otra aeronave (que no posea CESA), la determinación puede ser hecha por el piloto al mando.

91.23 Reservado.

91.25 Requisitos para aeronaves accidentadas

(a) El piloto o los tripulantes de una aeronave accidentada que no estén impedidos deberán comunicar el accidente de inmediato, conforme a sus posibilidades, a la Autoridad Aeronáutica más cercana, quedándose prohibido, así como al propietario de la aeronave, mover ésta o sus restos, hasta la liberación por la autoridad investigadora.

91.27-91.99 Reservado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 91 — REGLAS DE VUELO Y OPERACION GENERAL

SUBPARTE B — REGLAS GENERALES DE VUELO

Secc. Título

91.101 Aplicación.

91.103 Información sobre vuelos.

91.105 Miembros de la tripulación en sus puestos.

91.106 Uso del cinturón de seguridad, arneses de hombro y sistema de resguardo para niños.

91.107 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

91.108 Instrucción a tripulantes y pasajeros

91.109 Instrucción de vuelo, vuelo instrumental simulado y pruebas de vuelo.

91.111 Operación cerca de otras aeronaves.

91.113 Reglas de derecho de paso.

91.114 Reglas de derecho de paso para operaciones de aeronaves en la superficie

91.115 Reglas de derecho de paso para operaciones acuáticas.

91.117 Limitaciones de velocidades de aeronaves.

91.119 Alturas mínimas de seguridad.

91.121 Procedimientos de reglaje de altímetro.

91.123 Cumplimiento de los permisos e instrucciones del control de tránsito aéreo.

91.125 Señales luminosas del control de tránsito aéreo.

91.126 Operaciones en espacio aéreo Clase G.

91.127 Operaciones en espacio aéreo Clase F.

- 91.128 Reglas generales de vuelo aplicables al tránsito de aeródromo.
- 91.129 Operaciones en espacio aéreo Clase D.
- 91.130 Operaciones en espacio aéreo Clase C.
- 91.131 Operaciones en espacio aéreo Clase B.
- 91.132 Reglas generales aplicables a todos los vuelos controlados.
- 91.133 Areas restringidas y prohibidas.
- 91.134 Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.
- 91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A.
- 91.137 al 91.149 Reservado.

Reglas de vuelo visual (VFR)

Secc. Título

- 91.150 Requisitos para los vuelos VFR.
- 91.151 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos VFR.
- 91.152 Requisitos para VFR controlado.
- 91.153 Plan de vuelo.
- 91.155 Mínimas de visibilidad y distancia de las nubes para vuelo VFR.
- 91.156 Mínimas meteorológicas para aeródromos.
- 91.157 Mínimas para vuelos VFR Especiales.
- 91.158 Cambio de reglas de vuelo.
- 91.159 Altitud o nivel de vuelo de crucero para vuelos VFR.
- 91.160 Deterioro de las condiciones meteorológicas de vuelo visual.
- 91.161 al 91.165 Reservado.

Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

Secc. Título

- 91.166 Requisitos para efectuar vuelos IFR.
- 91.167 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos IFR.
- 91.169 Plan de vuelo IFR.
- 91.170 Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas.
- 91.171 Verificación del equipamiento VOR para operaciones IFR.
- 91.173 Permiso de control de tránsito aéreo y plan de vuelo requerido.
- 91.174 Notificación de posición en ruta.
- 91.175 Despegue y aterrizaje bajo reglas IFR.
- 91.177 Altitudes mínimas para operaciones IFR.
- 91.179 Altitud de crucero IFR o nivel de vuelo.
- 91.180 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM).
- 91.181 Curso a ser volado.
- 91.182 Cambio de reglas de vuelo.
- 91.183 Radiocomunicaciones en vuelo IFR.
- 91.185 Operaciones IFR: Falla de radiocomunicaciones.
- 91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Informes de fallas.
- 91.188 Descenso de emergencia.
- 91.189 Operaciones Categoría II y III: Reglas generales de operación
- 91.191 Manual de Categoría II y Categoría III.
- 91.192 Servicio asesor de tránsito aéreo.
- 91.193 al 91.199 Reservado.
- 91.101 Aplicación

(a) La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales de vuelo y, además, durante el vuelo a las reglas de vuelo visual o a las reglas de vuelo por instrumentos, de acuerdo con lo que prescriban los procedimientos de aplicación.

- 91.103 Información sobre vuelos

(a) Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Dicha información puede obtenerse concurriendo a las oficinas ARO-AIS de los aeródromos. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, incluirán entre otras cosas: el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se disponga; informa-

ción sobre obstáculos naturales y no naturales; el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo; la atención de la información NOTAM que afecta a su vuelo; el cálculo de combustible y lubricante necesario y la preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado.

(b) Verificaciones: No se iniciará ningún vuelo hasta que se haya comprobado que:

(1) La aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad.

(2) Los instrumentos y equipos disponibles a bordo de la aeronave son suficientes para el tipo de operación que vaya a efectuarse.

(3) El peso de la aeronave es tal que pueda despegar y efectuar el vuelo en forma segura, teniendo en cuenta las longitudes disponibles de pista y condiciones de vuelo previstas.

(4) La carga transportada esté distribuida y sujeta de tal manera que la aeronave pueda efectuar con seguridad el vuelo.

(5) Se ha cumplido con las medidas previas al vuelo que sean pertinentes y presentado a la Autoridad Aeronáutica competente del aeródromo, el plan de vuelo firmado por el representante designado de la empresa Explotadora o del piloto al mando de la aeronave.

- 91.105 Miembros de la tripulación en sus puestos

(a) Durante el despegue y el aterrizaje y mientras se esté en ruta, cada miembro de la tripulación de vuelo:

(1) Permanecerá en el puesto asignado como tripulante de vuelo a menos que su ausencia sea necesaria para desarrollar tareas relacionadas con la operación de la aeronave o por necesidades fisiológicas; y

(2) mantendrá el cinturón de seguridad abrochado mientras esté en el puesto asignado como miembro de la tripulación.

(b) Cada miembro de la tripulación requerido, de una aeronave civil registrada en la Argentina, mantendrá durante el despegue y el aterrizaje, su arnés de hombro ajustado mientras esté cumpliendo con sus tareas específicas. Este párrafo no se aplica si:

(1) el asiento asignado del tripulante no está equipado con un arnés de hombro; o

(2) el miembro de la tripulación no sería capaz de desarrollar las obligaciones requeridas con el arnés de hombro abrochado y ajustado.

- 91.106 Uso del cinturón de seguridad, arneses de hombro y sistema de resguardo para niños

(a) A menos que la Autoridad Aeronáutica lo autorice de otra manera:

(1) Ningún piloto puede despegar una aeronave civil matriculada en la República Argentina (a excepción de un globo libre que posea una canasta o góndola, o un dirigible que haya obtenido su Certificado Tipo original antes del 02 de noviembre de 1987), a menos que se asegure que cada persona a bordo haya sido instruida sobre la forma de abrochar y desabrochar el cinturón de seguridad y, si estuviera instalado, el arnés de hombro.

(2) Ningún piloto puede iniciar el movimiento en la superficie, el despegue o el aterrizaje de una aeronave civil matriculada en la República Argentina (a excepción de un globo libre que posea una canasta o góndola, o un dirigible que haya obtenido su Certificado Tipo original antes del 02 de noviembre de 1987), a menos que se asegure que se le haya requerido a cada persona a bordo que se ajuste su cinturón de seguridad y su arnés de hombro, si éste estuviera instalado.

(3) Excepto como está previsto en éste párrafo, cada persona a bordo de una aeronave civil matriculada en la República Argentina (a excepción de un globo libre que posea una canasta o góndola, o un dirigible que haya obtenido su Certificado Tipo original antes del 02 de noviembre de 1987) deberá ocupar un asiento equipado con cinturón de seguridad y un arnés de hombro, si éste estuviera instalado, ajustados adecuadamente a él durante el movimiento en la superficie, en el despegue y en el aterrizaje. Para operaciones con hidroaviones y helicópteros equipados con flotadores, durante el movimiento en superficie, la persona que realiza las maniobras de desatraque del hidroavión o helicóptero desde el muelle y la persona que realiza las maniobras de amarre del mismo al muelle están exceptuados de los requerimientos de cinturón y de asientos precedentes. Independientemente de los requerimientos de éste párrafo ya mencionados, una persona puede:

(i) Ser sostenida por un adulto que ocupa un asiento o litera aprobados siempre que la persona no tenga 2 años o más y que no utilice un sistema de sujeción;

(ii) Utilizar el piso de avión como asiento siempre que dicha persona se encuentre a bordo con el propósito de realizar prácticas de paracaidismo deportivo o

(iii) Independientemente de los requerimientos de estas Regulaciones, ocupar un sistema de sujeción de niños aprobado, provisto por el Explotador aéreo o alguna de las personas descritas en el párrafo (a) (3) (iii) (A) de esta Sección, previendo que:

(A) El niño sea acompañado por un padre, tutor o encargado designado por los padres o tutores del niño para ocuparse de la seguridad del mismo durante el vuelo.

(B) El sistema de sujeción de niños aprobado posea una o más etiquetas que demuestren la aprobación del mismo por parte de un Gobierno extranjero para su uso en aeronaves o que fue fabricado según los estándares de las Naciones Unidas.

(C) Independientemente de cualquier otra disposición de esta sección, el uso en aeronaves de sistemas de sujeción de niños del tipo de asiento elevador o "booster", del tipo chaleco, del tipo arnés o sistemas de sujeción que mantenga al niño sujeto a la falda de un adulto durante el despegue, aterrizaje y movimiento sobre la superficie no está aprobado.

(D) El explotador cumple con los siguientes requerimientos

(I) El sistema de sujeción debe estar correctamente asegurado a una litera o asiento orientado hacia delante los cuales estén aprobados

(II) El niño debe estar adecuadamente asegurado a dicho sistema de sujeción y no debe exceder el peso límite establecido para este sistema, y

(III) El sistema de sujeción debe exhibir la/las etiqueta/s apropiada/s

(b) Reservado

(c) Reservado

(d) Excepto que se establezca de otra manera, esta Sección no es aplicable a operaciones llevadas a cabo de acuerdo con la Parte 121 o la Parte 135; y el párrafo (a) (3) de esta Sección tampoco es aplicable a personas sujetas al 91.105 de este RAAC.

91.107 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo

(a) No deberá reabastecerse a ninguna aeronave cuando los pasajeros estén embarcando o desembarcando, a menos que esté presente el comandante de la misma u otro personal calificado listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles; y además, se mantengan comunicaciones en ambos sentidos, mediante sistemas de intercomunicación de la aeronave u otro medio apropiado con el personal en tierra que supervise el reabastecimiento.

Nota: Se requieren precauciones complementarias cuando se reabastezca la aeronave con otros combustibles de aviación para turbinas o cuando se utilice una línea abierta.

91.108 Instrucción a tripulantes y pasajeros

(a) El piloto al mando se asegurará que los miembros de la tripulación y los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:

- (1) los cinturones de seguridad; y, cuando sea apropiado,
- (2) las salidas de emergencia;
- (3) los chalecos salvavidas;
- (4) el equipo de suministro de oxígeno;
- (5) otro equipo de emergencia previsto para uso individual.

(b) El piloto al mando se asegurará que todas las personas a bordo conozcan la ubicación y el modo general de usar el equipo principal de emergencia que se lleva para uso colectivo.

(c) En caso de emergencia durante el vuelo, el comandante de la aeronave se asegurará que todas las personas a bordo han sido instruidas en las medidas de emergencia que pueden ser apropiadas a las circunstancias.

91.109 Instrucción de Vuelo, vuelo instrumental simulado y pruebas de vuelo

(a) No se volará una aeronave en condiciones simuladas de vuelo de navegación por instrumentos, a menos que:

(1) La aeronave esté provista de doble comando en completo funcionamiento, y existan condiciones meteorológicas de vuelo visual y la operación se desarrolle sujeta al VFR.

(2) Un piloto competente ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad respecto a la persona que vuela por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad tendrá suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual completamente en forma adecuada el del piloto de seguridad.

(3) Para simular vuelos por instrumentos, dentro y fuera de espacios aéreos controlados, las condiciones meteorológicas deben ser superiores a las mínimas prescriptas para el vuelo VFR, para compensar la visibilidad reducida del piloto de seguridad o el mayor tiempo que requerirá el piloto que lleva los mandos, para orientarse después de haber dedicado toda su atención a los instrumentos de vuelo.

(b) Práctica de procedimientos IFR: Las prácticas de los procedimientos IFR, tendientes a adquirir y mantener dominio de la técnica para el cumplimiento de las reglas de vuelo por instrumentos y sus procedimientos de aplicación, se realizarán en condiciones meteorológicas de vuelo visual; excepto, cuando se refieran al procedimiento de prácticas reales de aproximación IFR, que podrán hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

(c) Condiciones de las prácticas de procedimientos IFR: Las prácticas podrán ser reales o simuladas de acuerdo con lo que se especifica en los incisos siguientes. En ambos casos el piloto deberá mantener vigilancia visual constante y obtener previamente la autorización de la dependencia de control correspondiente.

(1) Las prácticas reales, requieren el cumplimiento completo de las reglas de vuelo por instrumentos y la participación de las correspondientes dependencias de los servicios de tránsito aéreo, para las cuales se tratará de un vuelo IFR efectivo y podrán ser autorizadas independientemente de las condiciones meteorológicas existentes

(2) Las prácticas simuladas se realizarán de acuerdo con lo dispuesto en (a) e incluirán parte o todos los procedimientos IFR, con excepción de aquellos que exijan la participación de las dependencias de tránsito aéreo, para las cuales se trata de un vuelo VFR, por lo que no debe presentarse plan de vuelo IFR ni transmitirse informes de posición, aún cuando es conveniente que se preparen los mismos.

(d) Las prácticas de procedimientos IFR se realizarán a fin de obtener el dominio necesario para cuando se realice vuelo IFR en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos. Deberán utilizarse todas las ayudas de navegación disponibles y los informes de posición deberán ser tan exactos como sea posible.

(e) Las aproximaciones de las demás aeronaves que llegan, tendrán prioridad sobre las prácticas reales o simuladas.

91.111 Operación cerca de otras aeronaves

(a) Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de manera tal que pueda ocasionar peligro de colisión.

(b) La distancia entre aeronaves no debe ser inferior a 150 metros, excepto que se trate de vuelos en formación.

(c) Vuelos en formación: Las aeronaves no volarán en formación a menos que se haya convenido previamente entre los participantes. El acuerdo se registrará por escrito, lo firmarán los participantes y lo entregarán a la Autoridad Aeronáutica competente o en su defecto al tercero responsable ajeno al ejercicio que se intenta realizar. En los vuelos en formación no podrán transportarse pasajeros sujetos a contrato de transporte aéreo de cualquier naturaleza que sea. Los vuelos en formación que se realicen en el espacio aéreo controlado, lo harán de conformidad con las condiciones prescriptas por la autoridad ATS competente y estarán sujetos a las siguientes condiciones:

(1) La formación opera como una única aeronave en lo que respecta a la navegación y la notificación de posición;

(2) La separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad de los comandantes de las aeronaves participantes e incluirá períodos de transición cuando las aeronaves estén

maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación; y

(3) Cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1000 metros lateralmente y longitudinalmente, y a 100 pies verticalmente con respecto a la aeronave guía.

(d) Limitación: Sin autorización especial no se permiten vuelos en formación sobre áreas pobladas, en condiciones meteorológicas instrumentales, en vuelo nocturno, ni dentro de espacios aéreos controlados.

(e) La separación entre aeronaves que componen la formación se ajustará a lo siguiente:

(1) Será responsabilidad de los pilotos mantener la separación entre las aeronaves que componen la formación.

(2) No se proseguirá el vuelo en formación cuando el empeoramiento de las condiciones meteorológicas no permita realizar la operación en VFR; excepto que la formación pueda proseguir la operación sujeta al IFR, debiendo un responsable entre los pilotos de la formación, cumplir con los procedimientos y requisitos de las reglas IFR.

(3) Por aplicación del inciso (1) precedente, la dependencia que suministre servicios de tránsito aéreo a la formación en operación IFR, considerará a ésta como una sola unidad.

(4) Cuando se vaya a operar en formación sujeto a IFR, los pilotos y las aeronaves deben estar habilitados para volar de acuerdo con dichas reglas.

(5) Las aeronaves que componen la formación en vuelo IFR, deben mantener comunicación permanente entre sí, en una frecuencia diferente a la utilizada por los servicios de tránsito aéreo.

91.113 Reglas de derecho de paso

(a) Aplicación: Esta Sección no se aplica a las operaciones de una aeronave sobre el agua.

(b) Deberá mantenerse vigilancia visual constante desde las aeronaves en vuelo, o que operen en el área de movimiento de un aeródromo, a fin de prevenir riesgo de colisión.

(c) La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero ninguna de estas reglas eximirá al piloto al mando de ella de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS. La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de la estela turbulenta de la aeronave.

(d) Aproximación de frente: Cuando dos aeronaves se aproximen de frente o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia su derecha, dejando entre ambas por lo menos 150 metros.

(e) Convergencia: Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

(1) Los aerodinos propulsados mecánicamente, cederán el paso a los dirigibles, planeadores, aerodeslizadores y globos.

(2) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores, aerodeslizadores y globos.

(3) Los planeadores cederán el paso a los aerodeslizadores y globos.

(4) Los aerodeslizadores cederán el paso a los globos.

(5) Asimismo, las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.

(f) Alcance. Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance, ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

Se denomina aeronave que alcanza la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70° con el plano de simetría de la que va adelante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que de noche, no podría ver ninguna de sus luces delanteras de navegación

Algunos casos de alcance, tal como se describen en esta Sección, podrían interpretarse además como convergencia; en estos casos se aplicará con prioridad la regla correspondiente a alcance.

91.114 Reglas de derecho de paso para operaciones de aeronaves en la superficie

(a) En el caso que exista peligro de colisión entre dos aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, se aplicará lo siguiente:

(1) cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia;

(2) cuando dos aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso;

(3) toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave.

(b) Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, a menos que la torre de control de aeródromo le autorice de otro modo.

(c) Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir cuando se apaguen las luces.

91.115 Reglas de derecho de paso para operaciones acuáticas

(a) Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación y exista peligro de colisión las aeronaves aplicarán las siguientes reglas y procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones existentes, inclusive las limitaciones que corresponden a las características de cada una de ellas.

(b) Convergencia: Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.

(c) Aproximación de frente: Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia su derecha para mantenerse a suficiente distancia.

(d) Alcance: Toda aeronave o embarcación que alcance a otra, cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.

(e) Acuatizaje y despegue: Toda aeronave que acuatice o despegue del agua se mantendrá, en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.

91.117 Limitaciones de velocidades de aeronaves

(a) Ninguna aeronave por debajo de FL 100 deberá superar 250 KT de velocidad indicada, a menos que sea autorizado de otra manera por la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo o cuente con una autorización especial de la Autoridad Aeronáutica competente de acuerdo con lo establecido en 91.903 de esta Parte.

(b) Limitación de la velocidad horizontal: Dentro de Zonas de Control, de Zonas de Tránsito de Aeródromo o de aquellos espacios aéreos que la Autoridad Aeronáutica competente haya definido como de alta densidad de tránsito y publicado en la documentación de información aeronáutica, las aeronaves deberán volar a velocidad reducida, compatible con sus limitaciones de seguridad de operación, excepto que se reciba de la correspondiente dependencia del servicio de tránsito aéreo instrucciones para acelerar el movimiento del tránsito.

(c) Limitación de la velocidad vertical: La velocidad vertical de la aeronave durante el descenso, por debajo de los 1000 pies de altura sobre el terreno, no será superior a 500 pies por minuto.

(d) Velocidad en circuito de tránsito: Cuando operen en el circuito de tránsito las aeronaves deberán hacerlo a velocidad reducida, excepto que para alguna aeronave en particular, se impartan otras instrucciones para acelerar el tránsito. Asimismo, la velocidad máxima prevista para los reactores cuando operen en el circuito de tránsito de aeródromo, es de 250 Kt, las demás aeronaves no debieran exceder los 150 Kt.

91.119 Alturas mínimas de seguridad

(a) Generalidades: Las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que sea imprescindible; excepto, cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se cuente con una autorización especial de la Autoridad Aeronáutica competente. En este caso, lo harán a una altura que permita en situación de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o bienes propios y ajenos.

(1) Vuelo sobre zona montañosa: Cuando se vuele sobre zona montañosa, además de mantener las alturas mínimas, no se volará a menos de 300 metros lateralmente de las laderas de las montañas.

(b) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

(1) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se adopte una altura mínima de acuerdo con lo establecido en (a) de esta Sección. Dicha altura no debe ser menor de 1000 pies (300 metros) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros desde la aeronave, teniendo en cuenta la posición y la trayectoria que se seguirá.

(2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en (b) (1) precedente, a una altura menor de 500 pies sobre la tierra o el agua.

(c) Vuelo sobre áreas sensibles al ruido: Los pilotos que operen con aeronaves de alas fijas o rotativas deberán:

(1) Evitar las áreas sensibles al ruido; o bien

(2) Si ello no fuera posible, mantener una separación mínima de 3000 pies sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 2 millas náuticas desde la aeronave, en la trayectoria prevista y planificada. Asimismo, durante las salidas o arribos desde/hacia un aeródromo cercano a un área sensible al ruido, deberá evitarse en lo posible un prolongado vuelo a baja altitud.

(d) Al efecto, se consideran "áreas sensibles al ruido" a los parques, monumentos y reservas naturales especificados en la AIP.

91.121 Procedimientos de reglaje de altímetro

(a) Generalidades: Los procedimientos para el reglaje de altímetro en uso se ajustan normalmente a los especificados por OACI y figuran completos a continuación.

Las altitudes de transición para los aeródromos internacionales se encuentran publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina. Además, las altitudes de transición de los aeródromos controlados figuran también en las cartas de aproximación por instrumentos.

No se publica la altitud de transición de los aeródromos no controlados.

Los informes QNH y la información sobre la temperatura en uso para determinar el margen vertical adecuado sobre el terreno se suministran en las radiodifusiones MET y se proporcionan a requerimiento en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo. Los valores QNH se dan en hectopascales (hPa) completos o con cinco decimos.

Para cada aeródromo controlado se especifica una altitud de transición. Ninguna altitud de transición es inferior a 900 metros (3.000 pies) por encima de un aeródromo.

(b) Expresión de la posición vertical de las aeronaves: La posición vertical de las aeronaves, a excepción de lo que se disponga en los procedimientos de aplicación, se expresará:

(1) Para vuelos en las proximidades de los aeródromos:

(i) Cuando la aeronave se encuentre en la "altitud de transición" o por debajo de ella, en altitudes; es decir, utilizando el reglaje de altímetro "QNH" local.

(ii) Cuando la aeronave se halle en el "nivel de transición" o sobre éste, en niveles de vuelo, es decir, utilizando el reglaje de altímetro 1013,25 hPa.

(iii) Al atravesar la "capa de transición" la posición vertical se expresará en niveles de vuelo durante el ascenso y altitudes durante el descenso.

(2) Para los vuelos en ruta, la posición vertical de la aeronave se expresará en niveles de vuelo.

(c) Cambio de reglaje — Generalidades: Las altitudes de transición de los aeródromos figuran en las cartas de aproximación de los mismos por tratarse de un dato permanente, en cambio los niveles de

transición por ser variables de acuerdo con las variaciones de la presión barométrica, se suministrarán por la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente.

(1) El cambio de referencia de niveles de vuelo a altitudes y recíprocamente, en los aeródromos con altitud de transición designada, excepto lo dispuesto en los procedimientos de aplicación, se hará como sigue:

(i) Para el descenso el cambio se realizará al abandonar el nivel de transición que rija en el momento.

(ii) Para el ascenso el cambio se realizará al abandonar la altitud de transición establecida.

(d) Procedimientos para cambio de reglaje: Para efectuar el cambio de reglaje se aplicarán los siguientes procedimientos:

(1) Aproximación y aterrizaje:

(i) Antes de abandonar el punto de espera, ya sea para efectuar una aproximación directa o para descender a la altitud de iniciación del procedimiento de aproximación a un aeródromo, se obtendrá de la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente, el nivel de transición que rija en el momento;

(ii) Mientras se vuele por encima del nivel de transición o en éste, se mantendrá el reglaje de altímetro 1013,25 hPa.

(iii) Antes de descender por debajo del nivel de transición, se obtendrá el reglaje de altímetro "QNH" más reciente del lugar;

(iv) Al abandonar el nivel de transición descendiendo, se cambiará el reglaje "QNH" obtenido y se leerán altitudes;

(v) Se podrá solicitar un reglaje de altímetro "QFE" para utilizarlo en la aproximación final. No obstante, se mantendrá el baroaltímetro por lo menos, al reglaje "QNH" y en las notificaciones de posición vertical de la aeronave se referirá a altitudes.

(vi) Cuando una aeronave está finalizando su aproximación empleando "QFE", su posición vertical se expresará en alturas sobre la elevación del aeródromo durante esa parte de su vuelo en que podrá usar "QFE"; si bien se expresará en alturas sobre la elevación del umbral de pista:

(A) Para pistas de vuelo por Instrumentos cuando el umbral está a 2 metros (7 pies) o más por debajo de la elevación del aeródromo, y

(B) Para pistas de aproximación de precisión.

(2) Despegue y ascenso:

(i) Antes de efectuar el despegue, se ajustarán los baroaltímetros al último reglaje "QNH" del aeródromo;

(ii) Durante el ascenso hasta la altitud de transición y mientras se permanezca a esta altitud, se mantendrá el reglaje "QNH" y la posición vertical de la aeronave se expresará en altitudes;

(iii) Al abandonar la altitud de transición ascendiendo, se cambiará el reglaje a 1013,25 hPa, y se podrán leer niveles de vuelo.

(3) Aproximación frustrada:

(i) Se aplicarán las partes adecuadas de los procedimientos precedentes de acuerdo con el desarrollo de la maniobra.

(e) Excepción a los procedimientos de cambio de reglaje: Principalmente para las aeronaves de turbina, a las que favorece el descenso ininterrumpido desde gran altitud, después que se les haya expedido el permiso para la aproximación y se haya comenzado el descenso para el aterrizaje, podrán expresar la posición vertical de la aeronave por encima del nivel de transición, con referencia a altitudes (QNH) , siempre que no se indique ni se haya previsto un nivel de vuelo por encima de la altitud de transición.

(f) Unidades de medida para la lectura de altímetro: En las comunicaciones, las referencias verticales, de acuerdo con las indicaciones altimétricas al pie de la Tabla de niveles de crucero que figura en la AIP Parte ENR 1.7, en las comunicaciones se expresarán:

(1) En pies, para indicar niveles de altitud o altura, cuando el altímetro esté ajustado en QNH.

(2) En los valores de la columna FL para indicar niveles de vuelo, cuando el altímetro esté ajustado a 1013,25 Hpa. Ejemplo: Nivel de Vuelo 90 (lectura de altímetro 2750 m o 9000 pies) .

(3) Altura: cuando el altímetro esté ajustado en QFE, mantener lecturas en pies utilizando las equivalencias tabuladas en la Tabla de niveles de crucero.

(g) Verificación de la posición de los niveles de vuelo: A efectos de verificar con el mayor acercamiento posible, la posición real de la aeronave respecto al nivel medio del mar; y consecuentemente, la separación que guarda con el terreno (altitud de la aeronave menos elevación del terreno) , los pilotos, deberán solicitar reglaje QNH de altímetro de los lugares próximos a la posición de la aeronave respecto de los cuales dicha información está disponible. Reglado a dicho valor uno de los altímetros aneroides y efectuadas las correcciones correspondientes (en especial por temperatura) , se obtendrá una referencia aproximada de la posición vertical de la aeronave respecto al nivel medio del mar. Si dicho valor indica diferencia apreciable, afectando el cumplimiento del 91.119, el piloto adoptará las acciones correspondientes para cambiar a otro nivel de vuelo.

(h) Las acciones citadas en (g) , difieren para los vuelos IFR, según que los mismos se desarrollen dentro o fuera de espacios aéreos controlados, ya que en el primer caso debe solicitarse la enmienda de su permiso, mientras que en el segundo, el piloto cambiará de nivel notificándolo previamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente.

(i) Instrucciones para determinar el Nivel de Transición: Para determinar el nivel de transición, manteniendo una capa de transición de 300 metros (1000 pies) , valor que se ha determinado como de aplicación uniforme en todo el territorio Argentino, deberá sumarse el valor 10 (equivalente a 300 metros o 1000 pies) , al nivel de transición dado por la tabla publicada en la parte ENR 1.7 de la AIP de la República Argentina.

91.123 Cumplimiento de los permisos e instrucciones del control de tránsito aéreo

(a) Observancia del permiso: Cuando se haya obtenido un permiso del control de tránsito aéreo, el piloto al mando de la aeronave no se apartará de las indicaciones que en él se hagan, a menos que reciba una enmienda del permiso. Si se aparta de las instrucciones del permiso al ejercer el piloto al mando de la aeronave su autoridad en caso de emergencia, lo notificará al control de tránsito aéreo inmediatamente que sea posible, y de ser necesario solicitará la enmienda de su permiso original. Asimismo, el piloto al mando

pedirá a los servicios de tránsito aéreo, si tiene dudas en cualquier momento, una descripción detallada de la ruta.

(1) Posible renovación en vuelo del permiso: Si antes de la salida se prevé que dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo del permiso, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, se deberá notificar de ello a las dependencias de control de tránsito aéreo pertinentes mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada y al nuevo aeródromo de destino.

El propósito de esta disposición es facilitar la renovación del permiso para volar a un nuevo aeródromo de destino, cuya información haya sido incluida en la casilla 18 del PLN, luego de la sigla RIF y situado normalmente mas allá del aeródromo de destino que figura en la casilla 16 del PLN.

(2) Punto de cambio: Una aeronave que opere a lo largo de un tramo de ruta ATS definida por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, cambiará, para su guía de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma, y este cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.

(b) Modificaciones del permiso: Las modificaciones de los permisos para un vuelo, se expedirán siempre que el control de tránsito aéreo estime que dicha medida es necesaria para acelerar el tránsito o atender a circunstancias imprevistas, así como para satisfacer si es posible la solicitud del piloto.

(c) Solicitud de cambio al permiso: Si el permiso del control de tránsito aéreo acordado por la dependencia de control no es conveniente para el piloto, podrá solicitar, y si fuera factible, obtener la enmienda del mismo.

(d) Lo prescrito en (c) podrá basarse en consideraciones de tipo operativa; por ejemplo el efecto adverso que en el consumo de combustible tienen el vuelo de crucero o la espera a niveles designados, o en información que haga más factible otra medida; por ejemplo, un ascenso manteniendo VMC en vez de una espera prolongada. El control de tránsito aéreo considerará dichas solicitudes de enmienda al permiso.

(e) Límite del permiso: Los vuelos se autorizan hasta un punto o lugar determinado definido como límite del permiso. Este límite podrá ser el aeródromo de destino, un límite del espacio aéreo controlado u otro punto específico o lugar (posición fijada por radio o visualmente). El permiso inicial del control de tránsito aéreo concedido a una aeronave antes de su partida, autorizará normalmente el vuelo hasta el punto del primer aterrizaje previsto, u otro punto específico o lugar definido como límite del permiso aun cuando éstos correspondan a la jurisdicción de un centro de control de área distinto del que incluye el aeródromo de partida y dicho permiso podrá incluir los niveles de crucero en las siguientes áreas de control hasta el límite del mismo. No obstante el piloto podrá pedir todo cambio de nivel de crucero que desee hacer en ruta a la correspondiente dependencia de control de tránsito aéreo con jurisdicción en la parte de ruta afectada por el cambio que solicita. En cualquier momento los pilotos de las aeronaves en vuelo podrán recibir una enmienda del permiso inicial, del control de tránsito correspondiente.

(1) Límite distinto del punto de primer aterrizaje: Siempre que se haya dado permiso a una aeronave para volar hasta un punto que no sea el aeródromo de destino, si el piloto llega al límite del permiso sin haber recibido ya sea una extensión del mismo o instrucciones de espera de dicho límite, deberá solicitar inmediatamente un nuevo permiso y esperar en el límite especificado de acuerdo con el circuito de espera tipo, manteniéndose en el nivel de crucero últimamente asignado hasta que reciba el nuevo permiso, excepto cuando se produzca falla de radio en ambos sentidos, en cuyo caso habrá que seguir los procedimientos relativos a falla de comunicaciones.

(f) Permisos que difieren del plan de vuelo presentado: El piloto deberá conceder especial atención al permiso de control de tránsito aéreo en vez de suponer que la ruta y los niveles de crucero son los mismos que solicitó en el plan de vuelo. Los pilotos deberán tomar nota por escrito de los permisos en el momento que los reciban, colacionar al ATC y verificar los mismos con el control de tránsito aéreo si hubiese alguna duda.

(g) Permisos abreviados: Los pilotos recibirán siempre que sea posible, permisos abreviados por parte de las dependencias de control de tránsito aéreo, para describir toda la ruta o parte de ella que sea idéntica a la anotada en el plan de vuelo, mediante el uso de la frase: "autorizado ruta plan de vuelo". No obstante, en caso de duda el piloto podrá pedir una descripción detallada del permiso.

(h) Cancelación del permiso: Por razones de tránsito que exijan la regulación de partida de los vuelos, el control de tránsito aéreo podrá incluir en el permiso inicial la hora de cancelación del mismo. Ello indicará que si la aeronave no está en vuelo a la hora indicada, será necesario obtener un nuevo permiso.

91.125 Señales luminosas del control de tránsito aéreo

(a) Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas.

Luz	Desde el control de aeródromo	
	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Verde fija	Autorizado para aterrizar.	Autorizado para despegar.
Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga el circuito.	Alto.
Serie de destellos verdes	Regrese para aterrizar*.	Autorizado para rodaje.
Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice.	Apártese del área de aterrizaje en uso.
Serie de destellos blancos	Aterrice en este aeródromo y dirijase a la plataforma.	Regrese al punto de partida en el aeródromo.
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora.	

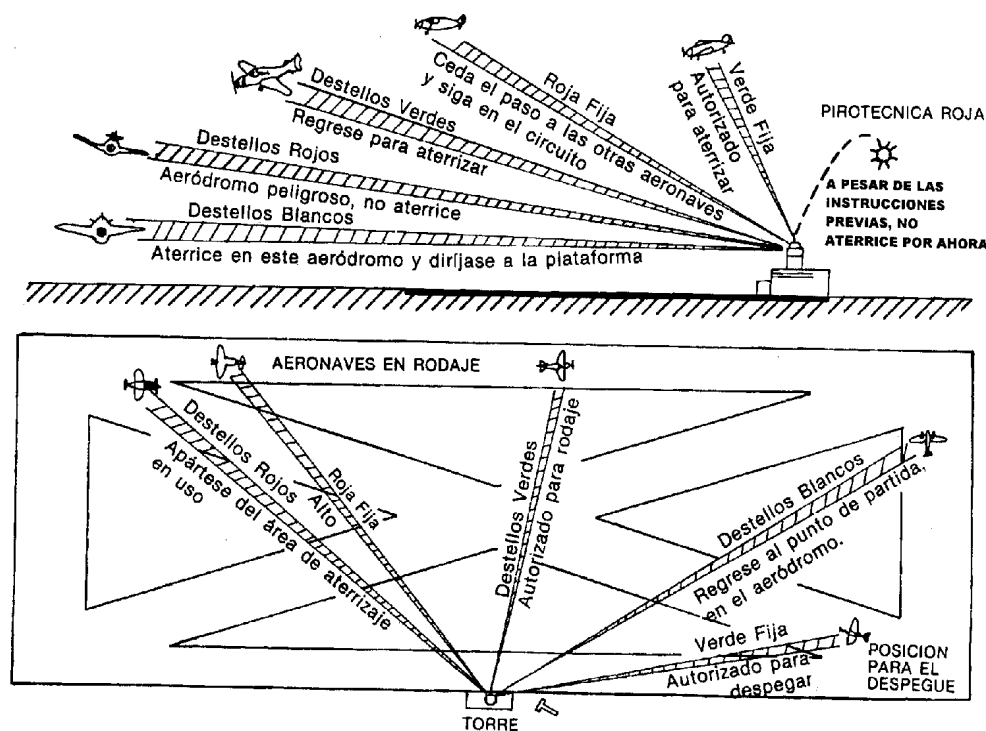
*A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje.

(b) Señales efectuadas con la aeronave para acuse de recibo: Las siguientes señales se efectuarán con la aeronave a efectos de suplir la falta eventual de comunicaciones radiotelefónicas:

Señales	Significado
1—Desde la aeronave en tierra:	
a) En la posición en que se encuentra la aeronave, enfrentar a la torre de control y mover simultáneamente todas las superficies de control (timones y alerones). Durante las horas de oscuridad, encender y apagar repetidas veces los faros de aterrizaje.	Llamar la atención de la torre de control y solicitar permiso de rodaje.
b) Mover los alerones o el timón de dirección. Durante las horas de oscuridad emitir destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o, si no dispone de ellos, encender y apagar dos veces las luces de navegación.	Acusar recibo.
c) Mover el timón de profundidad repetidas veces. Durante las horas de oscuridad encender una vez, en forma relativamente prolongada los faros de aterrizaje.	No. Imposibilidad de seguir instrucciones. No se recibió. No se entendió
2—Desde la aeronave en vuelo:	
a) Balancear las alas de la aeronaves*. Durante las horas de oscuridad emitir destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.	Acusar recibo.

*Esta señal no debe esperarse que se haga en los tramos básicos ni final de la aproximación.

(c) Señales visuales empleadas para advertir a una aeronave no autorizada que se encuentra volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella: De día y de noche, una serie de proyectiles disparados desde el suelo a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella, y que la aeronave ha de tomar las medidas necesarias para remediar la situación.



Adjunto "A" señales - Figura N° 1

91.126 Operaciones en el espacio aéreo Clase G

(a) Los requisitos para los vuelos dentro del espacio aéreo Clase G están indicados en la Tabla de Clasificación del Espacio Aéreo ATS en la República Argentina que figura en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte ENR 1.4

91.127 Operaciones en el espacio aéreo Clase F

(a) Los requisitos para los vuelos dentro del espacio aéreo Clase F están indicados en la Tabla de Clasificación del Espacio Aéreo ATS en la República Argentina que figura en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte ENR 1.4

91.128 Reglas generales de vuelo aplicables al tránsito de aeródromo

(a) Generalidades: Las presentes reglas son adicionales a las reglas generales de vuelo y su observancia no exime al piloto de cumplir con las disposiciones pertinentes de esta Subparte.

Las partes de estas reglas aplicables al tránsito de aeródromo, regularán también las operaciones que se realicen en todo lugar apto para la actividad aérea.

(1) Operaciones fuera de aeródromos habilitados: Las operaciones fuera de aeródromos habilitados o lugares aptos para la actividad aérea, sólo se podrán realizar en los siguientes casos:

- (i) emergencia de la aeronave;
- (ii) aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones;
- (iii) operaciones que estén destinadas a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social o catástrofe;
- (iv) aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento;

(v) aeronaves en misión sanitaria;

(vi) aeronaves que desarrollan actividades agroaéreas;

(vii) rescate en playas;

(viii) inspección de líneas de alta tensión.

(b) Tránsito de Aeródromo: Los pilotos al mando de aeronaves que operen en un aeródromo, mientras estén en tierra, volando sobre el mismo, o dentro de la zona de tránsito de aeródromo y en sus cercanías, deberán:

(1) Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones.

(2) Incorporarse al circuito de tránsito correspondiente si es que intentan aterrizar; o en caso contrario, evitar la zona de tránsito de aeródromo.

(3) Hacer todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue a menos que se les indique o esté establecido en procedimientos aprobados que lo hagan de otra manera.

(4) Aterrizar y despegar contra el viento, a menos que sea preferible otra dirección por razones de seguridad, de tránsito aéreo o de configuración de pista.

(c) Operación en áreas de movimiento y maniobras:

(1) Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que lo maneje:

(i) haya sido debidamente autorizada por el Explotador;

(ii) sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

(iii) esté calificada para utilizar el radioteléfono si se requieren comunicaciones radiotelefónicas; y

(iv) haya recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo y, cuando corresponda, información sobre rutas, letreros, señales e instrucciones del ATC, fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento de los aviones en el aeródromo.

(2) Las aeronaves no deben rodar sobre la pista de aterrizaje en uso más de lo indispensable, utilizando en todos los casos otras vías de rodaje, si es posible.

(i) El rodaje se debe efectuar a velocidad reducida prestando atención al tránsito y obstáculos existentes en el área de movimiento.

(ii) Las aeronaves no deben esperar en el extremo de la pista en uso a una distancia menor que la especificada seguidamente:

A La de un punto de espera en rodaje, cuando tal punto haya sido establecido y sus marcas sean visibles, o

B Cuando no se hayan establecido puntos de espera en rodaje o sus marcas no sean visibles:

(B1) 50 metros respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la misma sea de 900 o más metros.

(B2) 30 metros respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la misma sea inferior a 900 metros.

(3) Despegue: El despegue de aeronaves se hará rectamente utilizando normalmente el eje de la pista hasta alcanzar por lo menos la altura de 500 pies sobre el terreno, excepto que para evitar obstáculos, áreas urbanizadas, restricciones prescriptas al espacio aéreo, sea necesario efectuar viraje a baja altura.

En este caso, el viraje se efectuará en forma tal que el ángulo de inclinación no sea superior a 10° hasta haber alcanzado 500 pies de altura. Por regla general, posteriormente se virará en el sentido del circuito de tránsito a menos que esté establecido que se haga de otra manera.

Cuando la dirección de despegue no difiera más de 45° con la dirección proyectada del vuelo y no exista tránsito de aeronaves en conflicto con la trayectoria del vuelo, la aeronave podrá proseguir directamente a su ruta.

(4) Aterrizaje: El tramo final de aterrizaje se hará de manera tal que al enfrentar la pista de aterrizaje, la aeronave se encuentre a no menos de 500 metros del comienzo de la misma; el último tramo de la aproximación será en línea recta hacia la pista de aterrizaje. El aterrizaje se efectuará normalmente sobre el eje de la pista y lo más próximo posible al comienzo de la misma.

(5) Abandono de la pista: Terminada la corrida de aterrizaje la aeronave deberá abandonar la pista lo antes posible.

(6) Medidas precautorias: Los pilotos cuando operen en el área de movimiento del aeródromo, deberán adoptar las siguientes medidas a efectos de contrarrestar los riesgos de la estela turbulenta:

(i) Cuando se opere próximo a otra aeronave en el área de movimiento, se deberá guardar una separación adecuada a efectos de contrarrestar los riesgos inherentes a la estela turbulenta. Para el caso que exista un intervalo menor de dos minutos entre una aeronave que sale y otra que llega, o entre dos aeronaves que llegan o que salen y utilizan la misma pista, los efectos de la estela turbulenta pueden constituir un factor importante, especialmente cuando a una aeronave pesada la sigue otra más liviana.

(ii) Cuando las aeronaves se encuentren estacionadas en el área de estacionamiento, los pilotos deberán tener precaución al poner en marcha el motor, a fin de evitar que el chorro del reactor o la turbulencia producida por las hélices ocasionen probables daños o riesgos a otras aeronaves, vehículos, personas o cosas estacionadas o en tránsito por detrás de la misma.

(d) Operaciones en circuitos de tránsito: Las aeronaves que se aproximen a un aeródromo deberán ingresar al circuito de tránsito correspondiente, antes de aterrizar en el mismo. En los aeródromos no controlados o lugares aptos, dicha maniobra tiene por objeto permitir la observación del lugar antes del aterrizaje y hacer que la aeronave que esté en el circuito se haga notar de cualquier otra que se dirija a aterrizar o que esté por despegar.

(1) El circuito de tránsito tipo está representado por la trayectoria que efectúa una aeronave que circunda el aeródromo, girando hacia la izquierda, a 500 pies de altura y 500 metros de la periferia, por lo menos.

(2) En los lugares en que se hayan establecido circuitos de tránsito distintos del circuito tipo, las aeronaves deberán ajustar sus maniobras a los procedimientos locales que se hayan publicado. Los

turbohélices efectuarán el circuito de tránsito a 1500 pies de altura y los reactores a 2000 pies, excepto instrucciones especiales, o que el circuito se haya publicado de otra forma.

(3) Las aeronaves se aproximarán al aeródromo virando en el sentido del tránsito del circuito, previo a incorporarse al mismo; y no podrán incorporarse por el tramo básico o el tramo final. El ingreso se hará aproximadamente a un ángulo de 45° respecto a la trayectoria del tramo inicial.

(4) Los vuelos que se desarrollen dentro de una Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ) deben mantener una separación mínima de 500 pies respecto al límite vertical y de 150 metros respecto al límite lateral de ésta.

(e) Separaciones mínimas: La separación entre aeronaves en vuelo en el circuito de tránsito será la necesaria para evitar el riesgo de colisión y no debe ser inferior a 150 metros.

(1) Ninguna aeronave deberá iniciar el despegue, hasta que la aeronave que haya partido precedentemente haya cruzado el límite de la pista en uso, haya iniciado un viraje o hasta que todas las aeronaves que hayan aterrizado antes, estén fuera de dicha pista.

(2) Ninguna aeronave que aterrice deberá cruzar el comienzo de la pista en uso en el tramo final de la aproximación, hasta que la aeronave que haya partido precedentemente, haya cruzado el límite opuesto de la misma, haya iniciado un viraje o hasta que todas las aeronaves que hayan aterrizado antes estén fuera de dicha pista.

(f) Las aeronaves que se hallen en el circuito de tránsito o que aterricen o despeguen, deberán mantener las separaciones mínimas detalladas en (e) (1) y (2), exceptuándose:

(1) Las aeronaves en vuelo en formación.

(2) Las aeronaves que operen en diferentes áreas de aterrizaje que permitan despegues y/o aterrizajes simultáneos; y

(3) Las aeronaves que operen con fines militares, determinados por autoridad competente.

(g) Toda aeronave deberá ceder el paso en las siguientes circunstancias:

(1) cuando se observe que otra aeronave se ve obligada a realizar un aterrizaje de emergencia.

(2) las aeronaves más pesadas que el aire propulsadas mecánicamente, excepto lo dispuesto en (1), cederán el paso a los planeadores.

(3) las aeronaves en vuelo, o que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a otras aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

(4) con excepción de lo dispuesto en (1), (2) y (3), cuando dos o más aeronaves más pesadas que el aire se aproximen a un aeródromo para aterrizar, las que estén a mayor altura cederán el paso a las que están más bajas, pero estas últimas no se valdrán de esta regla para cruzar por delante o alcanzar y pasar por debajo de otra que esté en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

(5) las aeronaves que ingresen a un circuito de tránsito, cederán el paso a las que ya se encuentran en circuito.

(6) ninguna aeronave, excepto en caso de aterrizaje de emergencia, podrá alcanzar a otra aeronave dentro del circuito de tránsito o acortar circuitos. En caso de ser más veloz la aeronave que va detrás podrá adelantarse por la parte exterior del circuito, excepto que la primera ya se encuentre en alguno de los tramos típicos del circuito para su aterrizaje; en tal caso, la aeronave más veloz abrirá su circuito hacia fuera prolongando su línea de vuelo y cediendo prioridad para aterrizar a la primera.

(7) toda aeronave que esté a punto de despegar no intentará hacerlo mientras al parecer exista peligro de colisión con otras aeronaves y cuando se encuentre en rodaje en el área de maniobras, previo al despegue, cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.

91.129 Operaciones en el espacio aéreo Clase D

(a) Los requisitos para los vuelos dentro del espacio aéreo Clase D están indicados en la Tabla de Clasificación del Espacio Aéreo ATS en la República Argentina que figura en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte ENR 1.4.

91.130 Operaciones en el espacio aéreo Clase C

(a) Los requisitos para los vuelos dentro del espacio aéreo Clase C están indicados en la Tabla de Clasificación del Espacio Aéreo ATS en la República Argentina que figura en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte ENR 1.4

91.131 Operaciones en el espacio aéreo Clase B

(a) Los requisitos para los vuelos dentro del espacio aéreo Clase B están indicados en la Tabla de Clasificación del Espacio Aéreo ATS en la República Argentina que figura en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte ENR 1.4

91.132 Reglas generales aplicables a todos los vuelos controlados

(a) Generalidades: Las presentes reglas son adicionales a las reglas generales aplicables a todos los vuelos y su observancia no exime al piloto de cumplir con las disposiciones pertinentes de dichas reglas.

(b) Alcance: Las disposiciones contenidas en esta Sección son aplicables dentro de espacios aéreos controlados para los vuelos controlados y las que sean pertinentes, en las zonas de tránsito de aeródromos controlados.

(c) Servicio de Control de tránsito aéreo: Se suministrará servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelos controlados. Dicho servicio se facilita exclusivamente a los fines de la separación con todo otro tránsito controlado y para su aplicación deberán observarse las disposiciones de la presente Sección.

(d) Plan de vuelo: Son aplicables las partes pertinentes del 91.153 y 91.169.

PERMISOS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

(e) Generalidades: Antes de realizar un vuelo controlado o parte de un vuelo controlado, se obtendrá el permiso de control de tránsito aéreo.

(f) Aplicación: El permiso del control de tránsito aéreo se solicitará presentando el plan de vuelo a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente. Dicho permiso es la autorización que da la dependencia de control de tránsito aéreo para que un vuelo controlado se efectúe de conformidad con las condiciones especificadas, dentro de un área de control o de una zona de control o en la zona de tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado, a efectos de prevenir colisiones entre aeronaves de las cuales el control de tránsito aéreo tenga conocimiento, pero no da derecho a violar ninguna disposición reglamentaria.

(g) **Prioridad:** Siempre que para una aeronave se haya solicitado un permiso que lleve aparejado prioridad, se explicará la necesidad de dicha prioridad a la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo.

(h) **Alcance:** La expedición de permisos por las dependencias de control de tránsito aéreo, autoriza a las aeronaves para que efectúen su vuelo solamente respecto al tránsito aéreo sobre el que tienen conocimiento, teniendo como única finalidad, acelerar y separar el tránsito aéreo y no dan derecho a violar ninguna otra disposición establecida por las autoridades correspondientes, para la seguridad del vuelo o con otro objeto. Los permisos otorgados no implican la aceptación de las operaciones en ningún otro aspecto que no sea el del movimiento del tránsito y su separación.

(1) Los permisos se basan en las condiciones del tránsito que afectan la seguridad de las operaciones. En tales condiciones se incluyen no solamente las aeronaves en vuelo y en el área de maniobras sobre las cuales se está ejerciendo el control, sino también todo el movimiento de vehículos y demás obstáculos no instalados permanentemente en el área de maniobras que se esté utilizando.

(i) **Responsabilidades no exceptuadas por el permiso:** Los permisos expedidos por los encargados de control se refieren solamente a las condiciones de tránsito y del aeródromo y no eximen al piloto de ninguna responsabilidad en caso de que viole las reglas y disposiciones que sean aplicables.

(1) La denegación de un permiso para el despegue puede basarse en instrucciones de una autoridad competente tales como Aduana, Migraciones, etc. por razones ajenas al tránsito aéreo.

(j) **Responsabilidad respecto a la prevención de colisiones con el terreno:** Es responsabilidad del piloto cerciorarse que todos los permisos expedidos por las dependencias de control de tránsito aéreo ofrecen seguridad respecto a la prevención de colisiones con el terreno.

(1) Entre los objetivos del control de tránsito aéreo, no se incluye la prevención de colisiones en el terreno. Por lo tanto, los procedimientos prescriptos en esta regulación, no eximen al piloto de su responsabilidad de cerciorarse que todos los permisos expedidos por las dependencias de control de tránsito aéreo ofrecen seguridad a este respecto, excepto cuando se le suministre guía vectorial radar a un vuelo IFR.

(k) **Responsabilidad respecto a la prevención de colisiones con otro tránsito:** En condiciones meteorológicas visuales, el piloto es directamente responsable de evitar colisionar con las demás aeronaves, aunque esté operando con un permiso de control de tránsito aéreo.

(l) **Permiso en VMC:** La dependencia de control de tránsito aéreo, podrá conceder a solicitud, durante las horas diurnas, un permiso en VMC a un vuelo controlado, para que cuide su propia separación y permanezca en condiciones meteorológicas de vuelo visual durante la salida, llegada o vuelo de crucero en ruta, para trayectorias limitadas a ascensos y descensos exclusivamente.

(1) Autorizar una operación con un permiso en VMC, no tiene otro objeto que indicar que, mientras dure el permiso, no se suministrará separación a dicha operación, por parte de la dependencia de control de tránsito aéreo.

(m) **Responsabilidad del permiso en VMC:** Todo vuelo controlado que haya sido autorizado con un permiso en VMC, le corresponde:

(1) Cuidar su propia separación asegurando que mientras dure el permiso, no operará tan próximo a otros vuelos que pueda crear peligro de colisión.

(2) Permanecer apartado de todas las nubes, 1000 pies verticalmente por encima y por debajo de la posición de la aeronave y 1500 metros horizontalmente, manteniendo una visibilidad de 8 kilómetros mientras se vuele a FL 100 o por encima, o 5 kilómetros en vuelo por debajo de FL 100; y en las zonas de control por debajo de 1000 pies de altura sobre la superficie terrestre, libre de nubes, en donde la distancia vertical a las nubes podrá ser de 500 pies.

(n) **Información sobre el tránsito esencial:** Se proporcionará información sobre el tránsito esencial a los vuelos controlados, cuando constituyen tránsito esencial entre sí.

(1) El tránsito controlado se convierte en tránsito esencial, cuando en relación con un determinado vuelo controlado, no está separado de él por las mínimas reglamentarias de separación.

SEPARACION ENTRE VUELOS CONTROLADOS

(o) **Aplicación:** Los permisos concedidos por las dependencias de control de tránsito aéreo, proporcionarán separación:

(1) Entre los vuelos IFR controlados en espacios aéreos clases "A" y "B".

(2) A los vuelos IFR controlados de los vuelos VFR controlados en los espacios aéreos clase "C".

(3) Los vuelos VFR controlados en los espacios aéreos clases "C" y "D" no son separados entre sí por el ATC

(4) A los vuelos IFR controlados de los vuelos VFR especiales, en zonas de control.

(5) Entre los vuelos VFR especiales, en zonas de control.

(6) Al tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.

(7) Excepto que en los casos especificados en (1), (2) y (3) precedentes, cuando lo solicite una aeronave, puede concederse permiso en VMC respecto a una parte especificada del vuelo que se realice en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

(p) **Aplicación especial de la separación longitudinal:** A los pilotos que estén en comunicación directa entre sí por radio y que utilicen ayudas para la navegación que les permitan determinar frecuentemente su posición y velocidad, se les podrá pedir que con su consentimiento mantengan una separación longitudinal mínima especificada entre sus respectivas aeronaves.

(q) **Separación vertical durante el ascenso o el descenso:** A los pilotos que mantengan comunicación directa entre sí, se les podrá pedir, con su consentimiento, que mantengan una separación vertical determinada entre sus respectivas aeronaves durante el ascenso o el descenso, no inferior a 1000 pies.

(r) **Niveles de crucero:** Los niveles de crucero que han de utilizar los vuelos controlados, que operen dentro de espacio aéreo controlado, se escogerán de la tabla de niveles de crucero correspondiente (AIP ENR 1.7), columnas 1 y 3, excepto que se determine de otra forma en los permisos pertinentes de control de tránsito aéreo o por disposición de la Autoridad Aeronáutica competente.

COMUNICACIONES

(s) **Generalidades:** Los vuelos controlados que operen dentro de espacios aéreos controlados deberán contar con un equipo de radiotelefonía que les permita mantener enlace en ambos sentidos con las dependencias de control de tránsito aéreo de jurisdicción.

(t) **Comunicación permanente:** Ninguna aeronave realizará vuelos controlados a menos que mantenga comunicaciones aeroterrestres orales constantes por el canal apropiado de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario se pueda establecer con esta comunicación en ambos sentidos.

(1) La información de la dependencia de control y su radiofrecuencia se encuentran respectivamente en la Publicación de Información Aeronáutica AIP.

(u) **Comunicación en ruta:** Los procedimientos a los cuales se ajustarán las comunicaciones durante los vuelos controlados en ruta, son los siguientes:

(1) **Comunicaciones directas:** Si se dispone de comunicación directa entre el piloto y la dependencia de control de tránsito aéreo de jurisdicción, deberá establecerse contacto y mantener el mismo en la frecuencia radiotelefónica adecuada.

(2) **Comunicaciones indirectas:** Cuando no se pueda establecer enlace en la frecuencia correspondiente para la comunicación directa o cuando dicha comunicación resulte imposible, por la distancia, condiciones de propagación u otra razón, se establecerá comunicación con la estación de comunicaciones aeroterrestres de apoyo designada para el centro de control de área de jurisdicción (ver AIP, Comunicaciones con los ACC)

(v) **Informes de posición:** Los informes de posición que se deben dar a las dependencias de control de tránsito aéreo contendrán los siguientes elementos de información:

(1) Identificación de la aeronave.

(2) Posición.

(3) Hora.

(4) Nivel de vuelo o altitud.

(5) Posición siguiente y hora a que se sobrevolará.

(6) Punto significativo siguiente

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

Falla de comunicaciones

(w) **Generalidades:** Todo vuelo controlado que experimente falla en las comunicaciones se ajustará a los procedimientos que sobre el particular se determinan más abajo y aquellos que sean pertinentes de acuerdo con las reglas de vuelo utilizadas:

(1) **Falla de comunicaciones con las dependencias ATS:** Cuando falle el contacto con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente en la frecuencia asignada, se tratará de establecerlo en otra frecuencia. Si de ese modo no puede establecerse la comunicación normal, se tratará de transmitir los mensajes por medio de cualquier otra radioestación aeronáutica o radioestación de aeronave con la que sea posible comunicarse. Antes de cambiar de frecuencia, la aeronave deberá anunciar la frecuencia a la cual va a pasar. Si la comunicación no se efectúa en forma directa o en el modo de retransmisión regular que esté establecido, deberá especificarse el destinatario o destinatarios a los cuales ha de enviarse el mensaje.

(i) **Transmisión a ciegas:** Si fallan los intentos anteriores, la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en el canal o frecuencia principal y en el secundario, precedido de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS".

(2) **Falla de recepción:** Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación debido a la falla del receptor, transmitirá los informes a las horas o posiciones previstas en la frecuencia en uso, precedidos de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DEL RECEPTOR". La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento se notificará además la hora en que se propone hacer su próxima transmisión.

(i) **Procedimientos adicionales en caso de falla del receptor:** Todo vuelo controlado que experimente falla en el receptor, además de cumplir con lo determinado en (2) precedente, deberá transmitir información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave.

Descenso de emergencia

(x) **Todo vuelo controlado que se vea obligado a realizar un descenso de emergencia, deberá comunicar la novedad de inmediato a la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente.**

(1) **Prioridad del descenso de emergencia:** Al recibir aviso que una aeronave en vuelo se halla en situación de emergencia, que pueda afectar a otras aeronaves, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente impartirá las instrucciones adecuadas contemplando el principio de dar prioridad sobre cualquier otro tránsito a la aeronave que se halla en situación de emergencia.

(2) **Al recibir aviso de que una aeronave ejecuta un descenso de emergencia para aterrizar cruzando el tránsito a niveles de crucero inferiores, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente, emitirá inmediatamente el siguiente mensaje:**

"DESCENSO DE EMERGENCIA EN EL AERODROMO..... (nombre) O EN... (nombre del lugar) TODAS LAS AERONAVES DEBAJO DE..... (nivel) DENTRO DE..... (distancia) DE..... (lugar o ayuda a la navegación) ABANDONEN EL LUGAR INMEDIATAMENTE"

(3) **Procedimiento que deben seguir las demás aeronaves afectadas por un descenso de emergencia:** Al recibir la emisión citada en (2) precedente, los pilotos de las aeronaves en cuestión deberán dejar libre las áreas especificadas, de conformidad con las instrucciones de emergencia, manteniendo el nivel de crucero. La dependencia de tránsito aéreo correspondiente transmitirá nuevas instrucciones por medio de los servicios de comunicaciones apropiados, inmediatamente después de la emisión de emergencia. Cuando el terreno, el tránsito y otros motivos no permitan que una aeronave afectada por las instrucciones implícitas en la comunicación de descenso de emergencia, mantenga el nivel asignado últimamente, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente expedirá instrucciones precisas a esa aeronave.

(4) **Justificación de prioridad:** Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo podrán solicitar al piloto de una aeronave que haya notificado una situación de emergencia que exige que se otorgue prioridad, que presente un informe por escrito de la situación de emergencia dentro de las 48 horas de ocurrida.

91.133 Areas restringidas y prohibidas

(a) **Generalidades:** Ninguna aeronave volará sobre áreas en que existan restricciones de vuelo, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de la restricción o que tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) Las restricciones impuestas podrán referirse a limitaciones de alturas de sobrevuelo o de horas de operación, etc. en cuyo caso se definirán como zonas restringidas, o podrá prohibirse completamente el sobrevuelo constituyendo zonas prohibidas.

(c) Reservaciones de espacio aéreo: Podrá reservarse temporalmente espacio aéreo fijo o variable para operaciones militares o civiles. Los arreglos para reservar estos espacios aéreos, se efectuarán coordinándolos entre el usuario y la Autoridad Aeronáutica competente. Dicha coordinación debe efectuarse con 7 días de anticipación como mínimo, a efectos de proporcionar información de vuelo y despachar NOTAM a todos los interesados.

(d) Procedimiento general de sobrevuelo de instalaciones militares: No se podrá sobrevolar instalaciones militares permanentes y transitorias, excepto cuando se vuele sin referencia visual con el terreno.

(e) El inciso (d) constituye una restricción general que se debe tener en cuenta, cuando no se hayan publicado o difundido restricciones particulares en cuyo caso deberán aplicarse las últimas. Ejemplo de instalaciones militares son: cuarteles, acantonamientos, fuerzas estacionadas o en movimiento, aeródromos, bases aéreas o navales, institutos militares, fábricas y depósitos de armas y explosivos, buques de guerra, etc.

(f) Procedimiento general de sobrevuelo de instalaciones críticas: No se podrá volar directamente sobre destilerías, depósitos de inflamables, usinas e instalaciones de elaboración o manipuleo de materiales radioactivos, excepto cuando la altura de la aeronave permita en caso de emergencia efectuar el aterrizaje sin peligro para dichas instalaciones.

91.134 Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo en aeródromos controlados

NORMAS GENERALES

(a) Generalidades: Las presentes reglas son adicionales a las consignadas en 91.128 y 91.132, y su observancia no exime al piloto de cumplir con las disposiciones pertinentes de dichas secciones.

TRANSITO DE AERODROMO

(b) Aplicación: En un aeródromo controlado, todo piloto que opere al mando de una aeronave que forme parte del tránsito de aeródromo, deberá:

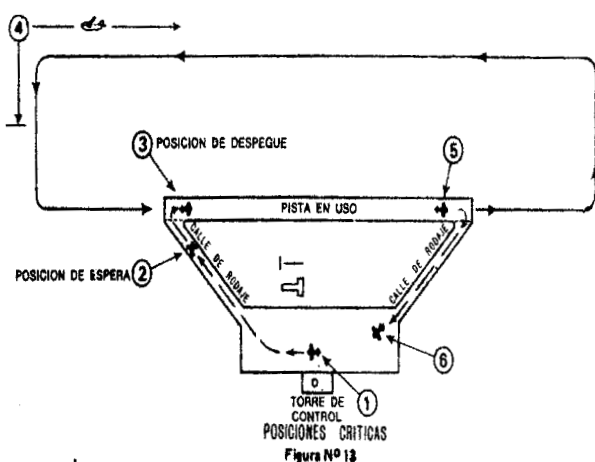
(1) Mantenerse continuamente a la escucha de la torre de control de aeródromo en la frecuencia apropiada, o bien de no ser esto posible, estar alerta a las instrucciones que puedan dársele por medio de señales visuales, y

(2) Obtener autorización previa, bien sea por radio o por señales visuales, para cualquier maniobra de rodaje, de aterrizaje o despegue, o relacionada con estas operaciones.

(3) Cuando no se disponga de comunicaciones radiotelefónicas entre la aeronave y la dependencia que facilita servicio de control de aeródromo, el piloto se guiará por las señales pertinentes detalladas en 91.125 (a) de los procedimientos de aplicación, obrando en consecuencia.

(4) La expresión de tránsito de aeródromo aplicable a los vuelos controlados que se desarrollen en la zona de tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado, define la integración de las operaciones VFR e IFR a las cuales se proporcione separación mediante el suministro del servicio de control de aeródromo. El tránsito de aeródromo puede también referirse exclusivamente a los vuelos VFR o a los IFR, según se determine en los procedimientos de aplicación.

(c) Posiciones críticas: Los pilotos al mando de las aeronaves, al ocupar las posiciones críticas deberán estar especialmente atentos a las posibles indicaciones que por radio o por señales visuales emitan las torres de control de los aeródromos. En la figura 12, se detallan las posiciones de las aeronaves, ya sea en circuito de tránsito o de rodaje, en que normalmente recibirán permisos, instrucciones o indicaciones, según corresponda.



(1) Posición 1 — Se solicitará permiso para iniciar el rodaje, por la calle de rodaje previo al despegue. En esta posición el piloto recibirá las instrucciones relativas al rodaje y la pista en uso.

(2) Posición 2 — Si existe tránsito que interfiera o lo haya instruido así el control, la aeronave que vaya a despegar se mantendrá en este punto. Normalmente los motores de la aeronave se calentarán en esta posición. Esta posición se denomina "posición de espera".

(3) Posición 3 — En este lugar se despachará el permiso de despegue, cuando no ha sido posible hacerlo en la posición 2. Esta posición se denomina "posición de despegue".

(4) Posición 4 — Aquí se expedirá el permiso de aterrizaje.

(5) Posición 5 — Aquí se expedirá el permiso para rodar por la calle de rodaje al vuelo de llegada.

(6) Posición 6 — Cuando sea necesario, en esta posición se darán indicaciones para el estacionamiento. En posición seis no se dan permisos ni instrucciones, sólo se emiten indicaciones para el estacionamiento.

(7) Excepción a las posiciones 2 y 3: A fin de acelerar el tránsito aéreo y, si la situación del mismo lo permite, se podrá autorizar el despegue inmediato de una aeronave antes que ésta entre en la pista. Al aceptar tal autorización, la aeronave circulará por la calle de rodaje hasta la pista y despegará sin detenerse en ella.

(d) Procedimientos previos a la puesta en marcha: Los comandantes de aeronave, solicitarán a la Torre de Control de Aeródromo la "puesta en marcha", con puerta cerrada y en posibilidad inmediata de rodaje (con el tractor de remolque enganchado, si éste fuera necesario) transmitiendo los datos y la solicitud en la siguiente secuencia:

(1) Empresa y número de vuelo o identificación de la aeronave.

(2) Posición en plataforma (hidrante)

(3) Aeródromo de destino.

(4) Información ATIS recibida (cuando esté disponible)

(5) Solicitud de puesta en marcha.

OPERACIONES EN EL AREA DE MANIOBRAS

(e) Velocidad de rodaje: Excepto que se autorice de otra forma, el rodaje en el área de maniobras debe efectuarse a velocidad reducida, prestando atención al tránsito existente en dicha área.

(f) Rodaje dirigido: Los permisos e instrucciones para el rodaje en el área de maniobras, se imparten para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido de las aeronaves y no implican exclusión de las responsabilidades propias de los pilotos respecto a la prevención de colisiones. El ATC podrá permitir el rodaje de las aeronaves en la pista en uso a fin de acelerar el tránsito aéreo, siempre que ello no entrañe riesgo ni demora para las demás aeronaves.

(g) Permiso para el rodaje: Toda aeronave que opere en un aeródromo controlado, no efectuará el rodaje en el área de maniobras sin permiso de la torre de control del aeródromo; y cumplirá las instrucciones que le dé dicha dependencia.

(h) Giros de 180° en cabecera de pista: Los giros de 180 grados de las aeronaves, sobre las pistas, se efectuarán exclusivamente en las zonas de las cabeceras con todas las ruedas del tren de aterrizaje en movimiento, para evitar el deterioro de las superficies de rodamiento.

(i) Elección de la pista: Si el piloto al mando de la aeronave considera que la pista en uso no es apropiada para la operación que tiene que realizar, podrá solicitar permiso para usar otra pista.

(j) Despegue: Las aeronaves cumplirán con lo establecido en 91.128 (c) (3) a menos que se le instruya o esté establecido que se haga de otra manera.

(k) Intersecciones: A solicitud del piloto, la dependencia de control de tránsito aéreo podrá autorizar el despegue desde intersecciones de la pista, cuando las condiciones del tránsito aéreo controlado lo permitan.

(l) Aterrizaje: Las aeronaves cumplirán con lo establecido en 91.128 (c) (4) El aterrizaje se efectuará normalmente sobre el eje de la pista y lo más próximo posible al comienzo de la misma, excepto que se le instruya que lo haga de otra manera.

PRIORIDAD

(m) Previa autorización, se podrá obtener prioridad especial para el uso del área de maniobras, en los siguientes casos:

(1) Aeronaves obligadas a aterrizar debido a causas que afectan la seguridad de operación (falla del motor, escasez de combustible, etc.)

(2) Aeronaves ambulancias en su misión específica, o aeronaves que lleven personas enfermas o peligrosamente heridas, que requieran cuidados médicos urgentes.

(3) En los casos enunciados anteriormente, a requerimiento de la Autoridad Aeronáutica, deberán ponerse de inmediato a su disposición las causales que han determinado un pedido de prioridad.

CIRCUITO DE TRANSITO

(n) Circuito de tránsito en aeródromos controlados: Las aeronaves que operen en un circuito de tránsito de un aeródromo controlado, deberán ajustar sus procedimientos a lo dispuesto en 91.128 (d) (1) y (2), salvo que se especifique de otra forma en las publicaciones de información aeronáutica; o excepto que para el caso de los turbohélices y reactores se determine de otra manera en virtud de instrucciones especiales impartidas por la dependencia de control de tránsito aéreo.

(o) Entrada al circuito de tránsito: Las aeronaves cumplirán con lo dispuesto en 91.128 (d) (3), excepto en los aeródromos controlados donde la dependencia de control autorice otro procedimiento.

(p) Permiso de entrada al circuito: Las aeronaves que dispongan de comunicaciones aeroterrestres con la torre de control del aeródromo donde intenten aterrizar, deberán solicitar y obtener un permiso antes de ingresar al circuito de tránsito. El permiso de entrada al circuito de tránsito no debe confundirse con el permiso de aterrizaje, ya que el primero se expide cuando la aeronave está a cierta distancia del aeródromo y las condiciones de tránsito no permiten la expedición del permiso de aterrizaje. Las aeronaves que no dispongan de comunicaciones aeroterrestres ingresarán al circuito de tránsito pero no iniciarán la maniobra para el aterrizaje hasta haber recibido y acusado recibo de la autorización correspondiente del control utilizando los procedimientos de señales necesarios establecidos en 91.125. (a)

SEPARACIONES MINIMAS

(q) Aeronaves que despegan o aterrizan: Excepto que medien instrucciones del control de tránsito aéreo para hacerlo de otra forma, se cumplirá con lo establecido en 91.128 (e) (1) y (2).

INFORMACION SUMINISTRADA A LAS AERONAVES POR LA TORRE DE CONTROL DE AERODROMO

(r) Información previa al despegue: Antes de iniciar el rodaje para el despegue se notificará a la aeronave las siguientes informaciones, excepto aquellas que se sepa que ya ha recibido:

(1) Pista en uso.

(2) Información meteorológica pertinente, que se disponga.

(3) Hora exacta.

(s) Información previa al aterrizaje: Antes que la aeronave entre en el circuito de tránsito, se le proporcionará la siguiente información, excepto, aquella que se sepa que ya ha recibido:

(1) Pista en uso.

(2) Información meteorológica pertinente, que se disponga.

(t) Información de tránsito esencial local: Toda vez que lo consideren necesario, los pilotos podrán solicitar la información de tránsito esencial local, referente al tránsito aéreo sobre el aeródromo y en las inmediaciones, que pueda constituir peligro para su aeronave en vuelo. Asimismo, pueden requerir informa-

ción del tránsito esencial terrestre, referido al tránsito de aeronaves, vehículos o personas que se hallen en el área de maniobras en situación de interferir el movimiento de su aeronave.

(u) Información esencial sobre las condiciones del aeródromo: La información esencial sobre las condiciones del aeródromo se dará a todas las aeronaves, siempre que sea posible, y se disponga, y a requerimiento, cuando los pilotos no estén familiarizados con el aeródromo o lo estimen necesario, excepto cuando se sepa que la aeronave ya ha recibido de otras fuentes toda o parte de la información.

(v) Contenido de la información esencial: La información esencial sobre condiciones del aeródromo estará referida a:

(1) Obras en construcción o de mantenimiento en el área de maniobras o inmediatamente adyacente a la misma.

(2) Partes del área de maniobras que tengan desigualdades del suelo, estén señaladas o no; por ejemplo: roturas del revestimiento de pista y calles de rodaje.

(3) La presencia de nieve (nieve seca, nieve mojada, nieve compacta o nieve fundente), hielo o agua en pistas y calles de rodaje.

(4) La nieve acumulada en las pistas o en las calles de rodaje o adyacentes a las mismas.

(5) Aeronaves estacionadas u otros objetos en las calles de rodaje o junto a las mismas.

(6) La presencia de otros peligros temporales, (aves en el suelo o en el aire)

(7) La avería o el funcionamiento irregular de una parte o de todo el sistema de iluminación del aeródromo, incluyendo las luces de aproximación, de umbral, de pista, de calle de rodaje, de obstáculos y de zonas fuera de servicio del área de maniobras.

(8) Cualquier otra información pertinente.

(w) Comunicaciones del servicio de control de aeródromo y control de aproximación: Las comunicaciones correspondientes a las salidas y llegadas a aeródromos controlados y para aquellos casos que se facilite servicio de control de aproximación, se atenderán a los siguientes procedimientos:

(1) Comunicaciones durante la partida: Cuando se disponga de una frecuencia del control de rodaje, los pilotos de las aeronaves que salen se deben comunicar con la torre de control de aeródromo en dicha frecuencia para obtener el permiso de control del tránsito aéreo y continuar sintonizados en la misma frecuencia hasta que estén listos para el despegue, en cuyo momento se establecerá contacto en la frecuencia correspondiente de control de aeródromo. Toda comunicación posterior con la torre de control de aeródromo se hará en esta última frecuencia, hasta ser autorizados a pasar a la frecuencia del control de aproximación cuando dicho servicio es facilitado en una frecuencia distinta.

NOTA: "Aeronave lista para el despegue", no implica necesariamente que la misma se encuentre ocupando la posición de despegue.

(2) Comunicaciones durante la llegada: Los pilotos de las aeronaves que llegan deben mantener escucha continua en la frecuencia correspondiente de control de aproximación hasta que reciban instrucciones de establecer contacto con la frecuencia de control de aeródromo. Cuando se disponga de una frecuencia de control de rodaje, deben mantener la escucha en dicha frecuencia desde el momento en que la aeronave ha salido de la pista hasta que se estacione en la plataforma de carga y descarga. Cuando para el servicio de control de aproximación no exista frecuencia específica designada, el contacto inicial se efectuará en la frecuencia del control de aeródromo.

(3) Carencia de frecuencia para el control del rodaje: En los lugares en que no se disponga de una frecuencia de control de rodaje o cuando la aeronave no esté equipada con la frecuencia adecuada, todas las comunicaciones con la torre de control de aeródromo se establecerán en la frecuencia de control de aeródromo.

91.135 Operaciones en espacio aéreo Clase A

(a) Los requisitos para los vuelos dentro del espacio aéreo Clase A están indicados en la Tabla de Clasificación del Espacio Aéreo ATS en la República Argentina que figura en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte ENR 1.4

91.137 al 91.149 Reservado

Reglas de vuelo visual (VFR)

91.150 Requisitos para los vuelos VFR

(a) Excepto cuando la Autoridad Aeronáutica competente disponga su aplicación con otros alcances, las operaciones VFR se efectuarán ajustándose a las siguientes condiciones:

(1) Horario: la operación VFR debe llevarse a cabo durante las horas diurnas y la tolerancia establecida como crepúsculo civil; excepto en la zona de tránsito de aeródromos habilitados por la Autoridad Aeronáutica competente para la realización de operaciones VFR nocturnas.

(2) Espacio aéreo: el vuelo se llevará a cabo exclusivamente desde el nivel de vuelo 195 hacia abajo y a una distancia lateral no menor de 10 NM del límite exterior de todo espacio aéreo controlado, excepto que el mismo se desarrolle como VFR controlado o dentro de corredores VFR establecidos y publicados por la Autoridad Aeronáutica competente.

(3) Vuelos sobre el agua: podrán realizarse operaciones VFR sobre el agua, siempre que se realicen a menos de 20 NM de la costa o, si es a una mayor distancia de la misma, que el tiempo de vuelo no sea mayor de una hora.

(4) Velocidad: no se realizarán vuelos VFR a velocidades transónicas (entre 0,75 y 1,20 MACH) y supersónicas (más de 1,20 MACH)

91.151 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos VFR

(a) Generalidades: No se iniciará ningún vuelo si, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en el mismo, la aeronave no lleva suficiente combustible y lubricante para completar el vuelo sin peligro.

(1) El combustible y el lubricante que debe llevar a bordo la aeronave al iniciar un vuelo para el cual no se ha establecido aeródromo de alternativa, incluyendo los vuelos locales, deben ser suficientes para que, teniendo en cuenta el viento y demás condiciones meteorológicas previstas, pueda volar hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y prolongar el vuelo el 30% más del tiempo calculado para la etapa; esta reserva nunca deberá ser inferior a 45 minutos.

(2) Si se han establecido aeródromos de alternativa, se deberá llevar combustible y lubricante suficientes para volar hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y desde allí, al de alternativa más lejano con 45 minutos más de autonomía a la velocidad de crucero.

(b) Se deberá tener en cuenta el combustible y lubricante necesario para el tiempo insumido en todo retraso que se prevea en vuelo, como consecuencia de las condiciones meteorológicas y los procedimientos de salida, en ruta, espera, llegada y condiciones del tránsito aéreo. Asimismo, se deberá tener en consideración toda otra circunstancia que pueda demorar el aterrizaje de la aeronave y aumentar el consumo de combustible y lubricante.

(c) Helicópteros: Los requerimientos de combustible y lubricantes para operaciones VFR de helicópteros se encuentran detallados en el Apéndice H de esta Parte

91.152 Requisitos para VFR controlado

(a) Para realizar un vuelo VFR controlado, dentro de espacios aéreos controlados, los pilotos deberán cumplir los siguientes requisitos:

(1) poseer la habilitación correspondiente para realizar vuelo VFR dentro de espacio aéreo controlado.

(2) cumplimentar las disposiciones correspondientes referidas al equipamiento mínimo que debe poseer la aeronave para realizar este tipo de operación.

(3) presentarse a la Oficina de Notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) del aeródromo, a efectos que se concreten las verificaciones estipuladas en 91.103 (b)

91.153 Plan de vuelo

(a) Presentación de plan de vuelo: La información referente al vuelo proyectado o a una parte del mismo, que se suministrará antes de la salida a una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, o a cualquier otra dependencia ATS apropiada durante el vuelo, se dará en forma de plan de vuelo, asegurándose de completar el mismo conforme a las instrucciones que figuran en la AIP, Parte ENR 1.10. Cuando el plan de vuelo es presentado en vuelo, los datos que se pasen a la dependencia ATS correspondiente deberán hacerse respetando el orden en que aparecen en el respectivo formulario.

(1) Por la importancia que reviste para la seguridad de los vuelos es conveniente la presentación del plan de vuelo en la totalidad de las operaciones. El plan de vuelo compromete y pone en funcionamiento el mecanismo de los servicios que prestan protección a los vuelos. Al margen de constituir una exigencia para los vuelos IFR, para todos los vuelos facilita la búsqueda y salvamento, si fuera necesario.

(2) La expresión "plan de vuelo" se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprende la totalidad de la ruta de un vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo. Por ejemplo: si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

(3) Descripción de la ruta en el plan de vuelo: La descripción de la ruta en el plan de vuelo para un vuelo controlado, deberá efectuarse con precisión y detalles suficientes a fin de que las dependencias de control de tránsito aéreo puedan hacer una correcta planificación del tránsito.

(b) Presentación obligatoria del plan de vuelo antes de la salida: Deberá presentarse obligatoriamente plan de vuelo antes de la salida en la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo del aeródromo de partida, en los casos que se mencionan a continuación:

(1) Para cualquier vuelo o parte del mismo al que se le deba brindar servicio de control de tránsito aéreo.

(2) Cuando se prevea, o fuera imperativo efectuar vuelo IFR.

(3) Para vuelos a través de fronteras internacionales.

(4) Para vuelos comerciales regulares.

(5) Para vuelos realizados dentro de la jurisdicción nacional por aeronaves extranjeras, aeronaves con pasavante y aeronaves del Estado.

(6) Para vuelos VFR, cuando a solicitud del piloto se requiera el servicio de alerta para la búsqueda y salvamento.

(7) Cuando lo requieran especialmente disposiciones expresas de la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Presentación del formulario plan de vuelo: La presentación del plan de vuelo antes de la salida, deberá hacerse por escrito utilizando el formulario correspondiente indicado en la AIP Parte ENR 1.10, con excepción de los casos que se prescriben en (d) de esta Sección, a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

(1) Presentación antes de la salida: Para los vuelos proyectados como controlados desde su comienzo, el plan de vuelo deberá presentarse por lo menos 45 minutos antes de la hora prevista de iniciar el rodaje (EOBT).

(d) Excepciones: Las aeronaves que deben presentar plan de vuelo antes de la salida podrán hacerlo por radio o por teléfono en los siguientes casos:

(1) A la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo más cercano, cuando en el lugar de salida no existan tales servicios.

(2) Cuando la operación se realice en jurisdicción nacional, exclusivamente entre aeródromos controlados situados debajo de una misma Area de Control Terminal, no obstante lo cual la dependencia de control podrá exigir la presentación del plan de vuelo en el formulario correspondiente.

(3) En cumplimiento de una misión sanitaria urgente o cuando la operación esté destinada a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social o catástrofe.

(e) Presentación durante el vuelo: Únicamente se podrá presentar plan de vuelo durante el vuelo, respetando el orden indicado en la AIP Parte ENR 1.10, cuando en el lugar de salida no existan dependencias o estaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo o cuando se cambie del cumplimiento de las reglas de vuelo visual a la aplicación de las reglas de vuelo por instrumentos o a la condición de vuelo controlado.

(1) Los planes de vuelo presentados durante el vuelo, se dirigirán directamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a cargo de la región de información de vuelo, o área de control en que la aeronave está volando.

(2) Cuando no sea posible lo regulado en (1), dichos planes de vuelo se dirigirán a otra dependencia o estación de comunicaciones aeroterrestres para que haga la retransmisión necesaria.

(3) Estos planes de vuelo se aceptarán solamente hasta el primer lugar de aterrizaje donde pueda cumplirse el requisito de la presentación previa al vuelo.

(4) Tiempo mínimo de presentación en vuelo: Para los vuelos controlados, el plan de vuelo se transmitirá en vuelo con una anticipación mínima, respecto al momento en que se calcula se iniciará la operación, de 10 minutos si la transmisión es directa y de 20 minutos si exigiera retransmisión.

(f) Vigencia del plan de vuelo: En caso de que haya una demora de más de treinta (30) minutos respecto a la hora prevista de inicio del rodaje, indicada en el plan de vuelo presentado, para un vuelo controlado o IFR, o de una (1) hora para otros vuelos, se deberá enmendar el plan de vuelo, o presentar un nuevo plan, cancelando el antiguo, según corresponda.

(g) Contenido del plan de vuelo: El plan de vuelo contendrá necesariamente la información que corresponda sobre los datos sucesivos del formulario prescrito en la AIP Parte ENR 1.10, a los procedimientos de aplicación para los vuelos controlados, vuelos IFR o vuelos VFR; de acuerdo con las instrucciones que al respecto se incluyen en el reverso del formulario.

(h) Descripción de la ruta en el Plan de Vuelo: La descripción de la ruta en el Plan de Vuelo para un vuelo controlado, deberá efectuarse con precisión y detalles suficientes a fin de que las dependencias de control de tránsito aéreo puedan hacer una correcta planificación del tránsito,

(i) Responsabilidad: Es responsabilidad del piloto completar el PLN con datos correctos y actualizados respecto del vuelo que proyecta realizar, para lo cual podrá obtener la información pertinente en la Oficina ARO-AIS del aeródromo de jurisdicción.

(1) El plan de vuelo para un vuelo controlado equivale a una declaración formal del piloto, que la aeronave y la tripulación reúnen las condiciones necesarias exigidas para el vuelo controlado y que se ha de ajustar a lo dispuesto en las reglas para dicho vuelo.

(j) Aceptación del plan de vuelo: Los planes de vuelo se aceptarán exclusivamente hasta el aeródromo del primer aterrizaje.

(k) Vuelos con varias escalas: Para un vuelo con escalas intermedias, se podrá presentar planes de vuelo para cada etapa en el aeródromo de salida inicial. En este último caso, el piloto, el Explotador o su representante designado originarán mensajes FPL (mensaje de plan de vuelo presentado), para las restantes escalas, dirigidos a las dependencias de los servicios ATS que sirvan a los aeródromos de salidas intermedias. Los gastos que se originen correrán por cuenta del Explotador de la aeronave.

(l) Cambios en el plan de vuelo: Todos los cambios hechos en un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR y los cambios importantes en el plan de vuelo VFR se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

(1) La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía de vuelo o el número total de personas transportadas a bordo si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe rectificarse.

(2) Es importante tener en cuenta que el servicio de alerta se basa, en principio, en el plan de vuelo, por lo tanto cualquier modificación que afecta la estimación que efectúa la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe ser comunicada antes del lapso que motivará la movilización de los organismos de búsqueda y salvamento.

(3) Las disposiciones adicionales que regulan los cambios hechos en un plan de vuelo presentado para un vuelo controlado o IFR se detallan en 91.169.

(m) Informe de llegada o cancelación del FPL: Al dar por finalizado un vuelo para el cual se había presentado plan de vuelo, será responsabilidad del piloto notificar su llegada tan pronto como sea posible a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo. De manera similar se procederá a notificar la cancelación del FPL cuando el mismo halla sido presentado solamente para una parte del vuelo.

(1) Es obligación del piloto presentarse en forma personal o por delegación en la oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo de cada aeródromo, con el objeto de tomar conocimiento de las informaciones que constituyen parte de las medidas previas al vuelo, actualizar las modificaciones al plan de vuelo, etc.

(n) Procedimiento para notificar la llegada: La notificación de llegada deberá ajustarse a los siguientes procedimientos:

(1) Cuando haya una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, se hará llegar la notificación ya sea personalmente, por radiotelefonía o por enlace de datos, efectuado el aterrizaje y tan pronto como sea posible.

(2) Cuando no haya una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, deberá notificarse a la dependencia ATS más próxima lo más pronto posible, por los medios de comunicación más rápidos que se disponga, a no ser que el piloto ya haya informado a una dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

(3) Lo expuesto en (2), incluye el caso en que previéndose la imposibilidad de notificar la llegada desde el lugar de destino, se cancela el plan de vuelo desde la aeronave en vuelo, al pasar en las proximidades de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o radio-estación aeronáutica más cercana al punto de destino.

(4) En todos los casos en que se notifique la llegada a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente, ya sea personalmente, por radiotelefonía o por teléfono, se deberá indicar lo siguiente:

(i) identificación de la aeronave;

(ii) aeródromo de salida;

(iii) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino que figura en el PLN);

(iv) aeródromo de llegada;

(v) hora de llegada; o el último lugar de partida después del aeródromo de salida, si se ha realizado un aterrizaje de emergencia.

(5) El incumplimiento de los procedimientos precedentes puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios de tránsito aéreo y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

91.155 Mínimas de visibilidad y distancia de las nubes para vuelo VFR:

(a) Todo vuelo VFR, a excepción de lo establecido en 91.157, deberá desarrollarse en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) y con referencia visual constante con la superficie terrestre de acuerdo con lo determinado en (1) y (2) siguientes y con los valores límites prescritos en (b) de esta Sección.

(1) La referencia visual requerida en (a) incluye la posibilidad de un vuelo VFR sobre las nubes y, otras formaciones, siempre que los elementos citados no cubran más de cuatro octavos de la superficie terrestre desde la posición de la aeronave en vuelo y permita a ésta efectuar la navegación con referencia visual constante a la superficie terrestre y descender en cualquier momento en condiciones meteorológicas visuales.

(2) En los vuelos VFR la separación de 500 pies de la base de las nubes por aplicación del VFR, y de 500 pies de altura sobre el terreno por aplicación de las reglas generales, indica que los vuelos VFR no pueden realizarse con techo de nubes inferior a los 1000 pies respecto a la superficie terrestre.

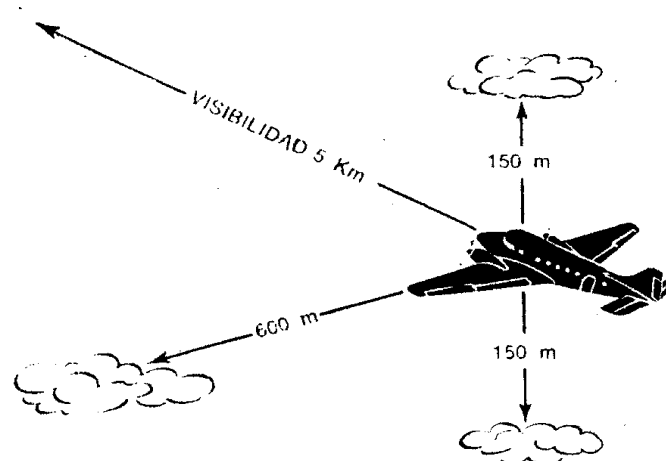
(b) Los vuelos VFR se realizarán de modo que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia a las nubes iguales o superiores a las siguientes:

TABLA VFR

CLASE DE ESPACIO AÉREO		B	C D	G
DISTANCIA DE LAS NUBES	a FL100 o por encima	libre de nubes	Horizontal 1500 m Vertical 1000 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 1000 ft
	por debajo de FL100	Horizontal 1500 m Vertical 1000 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft
	dentro de CTR o ATZ	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft
VISIBILIDAD EN VUELO	a FL100 o por encima	8 Km	8 Km	8 Km
	por debajo de FL100	5 Km	5 Km	5 Km (2)

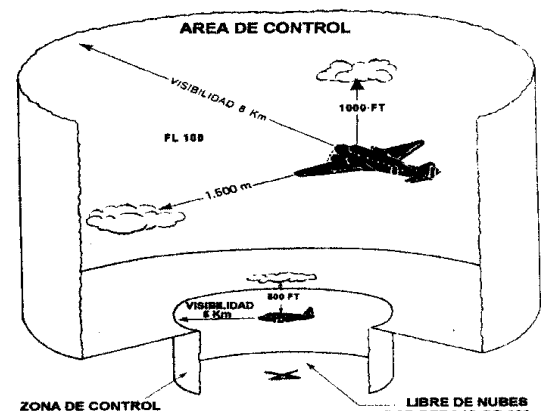
(1) Excepto en vuelo por debajo de 1000 ft AGL, donde se requiere que no exista nubosidad horizontalmente y por debajo de la aeronave.

(2) En aeródromos no controlados ubicados fuera de CTR, visibilidad mínima 2500 m.



FUERA DE ESPACIO AEREO CONTROLADO

Figura N° 16



DENTRO DE ESPACIO AEREO CONTROLADO

FIGURA N° 15

(c) No se iniciará ni proseguirá ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual si los informes meteorológicos disponibles o una combinación de éstos y de los pronósticos aplicables indican que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o aquella parte de la ruta por la cual vaya a volarse, serán tales en el momento oportuno que no permitan dar cumplimiento a lo dispuesto en (b) de esta Sección.

91.156 Mínimas meteorológicas para aeródromos

(a) Aeródromos no controlados

(1) Dentro de zona de control: excepto que la Autoridad Aeronáutica competente haya establecido mínimas más restrictivas para un aeródromo determinado, las mínimas meteorológicas para vuelo visual (mínimas VMC) en la zona de tránsito de los aeródromos que se encuentran dentro de una zona de control, son:

- (i) Visibilidad: 5 Km.
- (ii) Techo de nubes: 1000 pies.

(2) Fuera de zona de control: excepto que la Autoridad Aeronáutica competente haya establecido mínimas más restrictivas para un aeródromo determinado, las mínimas meteorológicas VFR en la zona de tránsito de los aeródromos que se encuentran fuera de una zona de control, son:

- (i) Visibilidad: 2500 metros
 - (ii) Techo de nubes: 1000 pies.
 - (iii) Libre de nubes por debajo de 1000 pies
- (b) Aeródromos controlados

(1) Excepto que la Autoridad Aeronáutica competente haya establecido mínimas más restrictivas para un aeródromo determinado, las mínimas meteorológicas VFR de un aeródromo controlado y en la zona de tránsito del aeródromo son:

- (i) Visibilidad: 5 Km.
- (ii) Techo de nubes: 1.000 pies
- (iii) Libre de nubes por debajo de 1.000 pies

91.157 Vuelos VFR especiales

(a) Los VFR especiales, además de cumplimentar todas las disposiciones pertinentes a los vuelos VFR controlados, se ajustarán a lo siguiente:

- (1) Contar con la autorización de la dependencia de control de jurisdicción.
- (2) Se ajustarán a las alturas mínimas prescritas en 91.119, excepto que se haya dispuesto de otra forma por la Autoridad Aeronáutica competente.
- (3) Mantener referencia visual constante con la superficie terrestre.

(4) Las operaciones se desarrollarán exclusivamente en la zona de control con visibilidad no inferior a 2.500 metros o la establecida para la circulación visual en el aeródromo donde se realizarán, de ambos valores el que sea mayor.

(5) Las condiciones meteorológicas en la ruta para los vuelos que salgan fuera de la zona de control deberán posibilitar la operación VFR.

(6) Disponer del equipamiento especificado por la Autoridad Aeronáutica competente en 91.205 para navegación y comunicaciones.

(b) No obstante darse todas las condiciones descriptas en (a) precedentes, las operaciones VFR especiales pueden no ser autorizadas, por cuanto dicho permiso otorgado con fines de separación entre aeronaves depende del tránsito aéreo existente y del criterio exclusivo de la dependencia de control de jurisdicción a cargo del servicio de control de tránsito aéreo.

(c) Procedimiento de tránsito por falla en las comunicaciones: Ante una falla de radio que experimente todo vuelo VFR especial, el piloto deberá:

(1) Ajustarse al permiso de tránsito aéreo, concedido por la dependencia de control de jurisdicción mientras la operación se desarrolle por debajo de VMC.

- (2) Si se pasa a volar en VMC dentro de la Zona de Control

- (i) Proseguir su vuelo en condiciones meteorológicas visuales.
- (ii) Aterrizar en el aeródromo adecuado más próximo.

(iii) Notificar su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.

(3) De no ser factible volar en VMC dentro de la Zona de Control, cumplir con dicho procedimiento cuando se ha salido de la misma.

91.158 Cambio de reglas de vuelo

(a) Cambio de VFR a IFR: los vuelos que se efectúen de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) podrán cambiar a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR):

(1) Dentro de espacios aéreos controlados, obteniendo previamente el permiso de tránsito de la dependencia de control de tránsito aéreo que corresponda, mediante la transmisión de los datos pertinentes de un plan de vuelo IFR.

(2) Fuera de espacios aéreos controlados transmitiendo previamente la información correspondiente a un plan de vuelo IFR y los cambios que deban efectuarse a su actual plan de vuelo.

(b) Cambio de VFR a VFR controlado: Antes de ingresar a un espacio aéreo controlado, se obtendrá previamente el permiso de tránsito de la dependencia de control de tránsito aéreo que corresponda, mediante la transmisión de los datos pertinentes de un plan de vuelo para un vuelo controlado.

91.159 Altitud o nivel de vuelo de crucero para vuelos VFR

(a) Excepto cuando se realicen maniobras de ascenso o descenso, o cuando se opere como vuelo VFR controlado dentro de espacios aéreos controlados, los vuelos VFR a 3000 pies de altura o más de la superficie terrestre deberán obligatoriamente mantener niveles de crucero de acuerdo con la tabla de niveles correspondiente que figura en la AIP Parte ENR 1.7, columnas 2 y 4.

(1) Los vuelos VFR realizados a menos de 3000 pies no requieren el mantenimiento obligatorio de niveles de vuelo determinados, aunque tal medida es recomendable. A más de 3000 pies de altura es una obligación, pero ello no implica que deban especificarse niveles de vuelo en los planes de vuelo VFR, ni que deba solicitarse aprobación respecto a los que se utilicen o cuando se cambien a otro nivel apropiado al derrotero de la aeronave.

(b) Los niveles para el VFR controlado dentro de espacios aéreos controlados que autorice la dependencia de control de jurisdicción, serán los que correspondan a los niveles de crucero IFR (columnas 1 y 3, Tabla de Niveles de Crucero correspondiente en la AIP Parte ENR 1.7), excepto al ascender o descender o que se haya prescripto de otra forma por la Autoridad Aeronáutica competente para el espacio aéreo de que se trate.

(1) En este procedimiento no es de aplicación lo determinado en el apartado (a) anterior, referente a los 3000 pies de altura, ya que en estas circunstancias las aeronaves a partir de las alturas mínimas (ver 91.119), deberán operar con niveles de crucero columnas 1 y 3 de la AIP Parte ENR 1.7, excepto que se haya prescripto de otra forma por la Autoridad Aeronáutica competente.

91.160 Deterioro de las condiciones meteorológicas de vuelo visual

(a) Cuando sea evidente que no será factible continuar el vuelo VFR controlado, en el espacio aéreo controlado en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), de conformidad con el permiso otorgado, el vuelo VFR controlado deberá:

(1) Solicitar un permiso enmendado que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa.

(2) Solicitar permiso para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, manteniendo VMC hasta que se haya otorgado el mismo.

(3) Si vuela dentro de una zona de control (CTR), solicitar permiso para continuar como vuelo VFR especial manteniendo VMC hasta que se haya otorgado el mismo.

(4) Salir del espacio aéreo controlado o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo, notificando a la dependencia de control de jurisdicción de la medida que adopta al tener que suspender la operación por no poder continuar en VMC, o por no haber obtenido los permisos de conformidad con (1), (2) o (3) de esta Sección.

91.161 al 91.165 Reservado.

Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

91.166 Requisitos para efectuar vuelos IFR

(a) Para poder efectuar vuelos IFR deben cumplimentarse los siguientes requisitos:

- (1) el piloto al mando de la aeronave debe ser titular de una Habilitación de Vuelo por Instrumentos.
- (2) la aeronave debe contar con el equipamiento requerido en 91.205 de esta Parte.
- (3) el equipamiento radioeléctrico establecido en 91.205 debe permitir al piloto al mando:

(i) comunicarse en ambos sentidos, en cualquier momento del vuelo, con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes.

(ii) recibir información meteorológica en cualquier momento del vuelo.

(iii) recibir señales de las radioayuda para la navegación necesarias a fin de conocer con suficiente frecuencia la posición de la aeronave, con el objeto de poder cumplimentar el plan de vuelo y, cuando corresponda, las instrucciones que facilite el control de tránsito aéreo.

(iv) recibir señales que sirvan de guía a la aeronave que intente aterrizar en condiciones de vuelo por instrumentos hasta un punto desde el cual pueda efectuarse el aterrizaje visual.

91.167 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos IFR

(a) Es aplicable lo establecido en 91.151 (a) y (b).

(b) Helicópteros: Los requisitos de combustible y lubricantes para operaciones IFR de helicópteros se encuentran detallados en el apéndice H de esta Parte

91.169 Plan de vuelo IFR

(a) Además de lo expuesto en las partes pertinentes del 91.153, deberá presentarse un plan de vuelo IFR antes de iniciar un vuelo proyectado para efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, o si se trata de un vuelo que se está efectuando de acuerdo con las reglas de vuelo visual, antes de pasar a volar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

(b) Presentación antes de la salida: Para los vuelos proyectados como IFR desde su comienzo, el plan de vuelo deberá presentarse por lo menos 45 minutos antes de la hora prevista de iniciación de rodaje (EOBT).

(c) Tiempo mínimo de presentación en vuelo: Para los vuelos IFR el plan de vuelo se transmitirá en vuelo, con una anticipación mínima, respecto al momento en que se calcula se iniciará la operación IFR, de 10 minutos si la transmisión es directa y de 20 minutos si se exigiera retransmisión.

El principio que rige a este respecto, es que haya suficiente margen de tiempo para que los datos del plan de vuelo se reciban y registren en la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, a fin de que pueda, dentro de lo posible, darse el permiso o asesoramiento necesario al piloto antes de la hora en que comienza el vuelo. El incumplimiento de los plazos mínimos de tiempo especificados, probablemente harán necesaria la espera, hasta tanto se reciba el permiso o asesoramiento respectivo.

(d) Responsabilidad respecto al plan de vuelo IFR: La presentación de un plan de vuelo IFR equivale a una declaración formal del piloto que la aeronave y la tripulación reúnen las condiciones necesarias y exigidas para el vuelo por instrumentos y que se ha de ajustar a lo dispuesto en las reglas para dicho tipo de vuelo.

(e) Descripción de la ruta en el plan de vuelo: La descripción de la ruta en los planes de vuelo IFR deberá efectuarse con precisión y detalles suficientes a fin de que los servicios de tránsito aéreo puedan trazarla y hacer sus planes exactamente.

(f) Cambios en el plan de vuelo: Excepto que se trate de cambios imprevistos, en cuyo caso se aplicará lo establecido en (1) y (2) siguientes, no se hará cambio alguno al plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, a menos que se haya solicitado o comunicado tal cambio y que se haya obtenido el permiso o acuse de recibo según corresponda:

(1) Cambios por "emergencias": Cuando se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, tan pronto como lo permitan las circunstancias después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, del procedimiento realizado y si corresponde, y es necesario, requerirá permiso respecto de todo cambio efectuado.

(2) Cambios imprevistos: Cuando una aeronave se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo vigente se hará lo siguiente:

(i) Desviación respecto de la ruta: Si la aeronave está fuera de la ruta, tomará medidas inmediatamente para rectificar su trayectoria con el objeto de volver a la misma, de manera que la llegada al próximo punto de notificación designado en la ruta se produzca lo más aproximadamente posible a la hora estimada de llegada sobre el mismo que haya sido notificada. Además, cuando exista un acuerdo ADS, se informará automáticamente a la dependencia ATS, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.

(ii) Variación en la velocidad relativa verdadera: Si la media de la velocidad relativa verdadera al nivel de crucero, entre puntos de notificación, varía o se espera que varíe en un 5 por ciento en más o en menos respecto a la indicada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

(iii) Cambios en las horas previstas (EAT): Si la hora estimada que se calcula para llegar al próximo punto de notificación o sobre el límite de región de información de vuelo o al aeródromo de aterrizaje indicado en el plan de vuelo es erróneo en más o en menos de 3 minutos, la nueva hora prevista (EAT) revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

(3) Cambios intencionales: Las solicitudes o comunicaciones relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:

(i) Cambios de nivel de crucero: Identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero que se intenta utilizar y velocidad de crucero a este nivel; hora estimada revisada (cuando corresponda) sobre los límites de las regiones de información de vuelo subsiguientes.

EJEMPLO: "LIMA VICTOR HOTEL GOLF SIERRA — SOLICITA NIVEL DE VUELO OCHO CERO — NUEVA HORA ESTIMADA (CUANDO CORRESPONDA) — LLEGADA LIMITE FIR CORDOBA — UNO CERO TRES CERO".

(ii) Cambio de ruta sin modificación del aeródromo de destino: Identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la hora y la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; hora prevista de llegada, revisada, al aeródromo de destino; cualquier otra información pertinente.

EJEMPLO: "LIMA VICTOR TANGO ROMEO GOLF — INDIA FOXTROT ROMEO — SOLICITA CAMBIO DE RUTA A PARTIR DE JUNIN A LAS UNO CERO CERO CERO — VELOCIDAD DOS NUEVE SEIS KILOMETROS POR HORA (o UNO SEIS CERO NUDOS) — NIVEL DE VUELO NUEVE CERO — POR AEROVIA WHISKY NUEVE — NUEVAS HORAS ESTIMADAS LLEGADAS BURMI A LAS UNO CERO UNO TRES Y AEROPARQUE A LAS UNO CERO TRES TRES".

(iii) Cambio de ruta con modificación del aeródromo de destino: Identificación de la aeronave; reglas de vuelo, descripción de la nueva ruta de vuelo hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la hora y posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado, poner una hora prevista de llegada al nuevo aeródromo de destino, aeródromo(s) de alternativa, cualquier otra información pertinente.

(g) Aeródromos de alternativa de destino: Para un vuelo que halla de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se seleccionará y especificará por lo menos un aeródromo de alternativa de destino en el plan de vuelo, a no ser que:

(1) la duración del vuelo y las condiciones meteorológicas prevaletientes sean tales que exista certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto y por un período razonable antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje puedan hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; o

(2) el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado y no exista ningún aeródromo de alternativa de destino apropiado.

91.170 Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas

(a) Cuando se requiera un aeródromo de alternativa de destino. No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos a menos que la información disponible indique que las condiciones en el aeródromo de aterrizaje previsto o al menos en un aeródromo de alternativa de destino serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a los mínimos de utilización del aeródromo.

(b) Cuando no se requiera ningún aeródromo de alternativa de destino. Cuando no se requiera ningún aeródromo de alternativa, no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a menos que:

(1) se haya prescrito un procedimiento normalizado de aproximación por instrumentos para el aeródromo de aterrizaje previsto; y

(2) la información meteorológica más reciente indique que las siguientes condiciones meteorológicas existirán desde dos horas antes hasta dos horas después de la hora prevista de llegada:

(i) una altura de base de nubes de por lo menos 1000 ft por encima de la altitud mínima que corresponda al procedimiento de aproximación por instrumento; y

(ii) visibilidad de por lo menos 5,5 Km. o de 4 Km. más que la mínima correspondiente al procedimiento.

(c) Mínimos de utilización de aeródromo: No se continuará ningún vuelo hacia el aeródromo de aterrizaje previsto, a no ser que la última información meteorológica disponible indique que, a la hora prevista de llegada, pueda efectuarse un aterrizaje en ese aeródromo, o por lo menos en un aeródromo de alternativa de destino, en cumplimiento de los mínimos de utilización establecidos por la Autoridad Aeronáutica competente.

(1) No se continuará una aproximación por instrumentos más allá del punto de referencia de la radiobaliza exterior en el caso de aproximaciones de precisión, o por debajo de 1000 pies sobre el aeródromo en caso de aproximaciones que no sean de precisión, a menos que la visibilidad notificada o el RVR de control esté por encima del mínimo especificado.

(2) Si después de sobrepasar el punto de referencia de la radiobaliza exterior en el caso de una aproximación de precisión, o después de descender por debajo de 1000 pies sobre el aeródromo en el caso de una aproximación que no sea de precisión, la visibilidad notificada o el RVR de control es inferior al mínimo especificado, puede continuarse la aproximación hasta DA/H o MDA/H. Excepto en caso de emergencia, no se proseguirá la aproximación para el aterrizaje, más allá del punto en que se infringirían los mínimos de utilización para el aeródromo que se trate.

(3) A los fines de esta Sección, RVR de control se refiere a los valores notificados de uno o más emplazamientos de notificación RVR (punto de toma de contacto, punto medio, extremo de parada) que se utilizan para determinar si se cumplen o no los mínimos de utilización.

91.171 Verificación del equipamiento VOR para operaciones IFR

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil bajo IFR usando el sistema VOR de radionavegación, a menos que el equipamiento VOR de esa aeronave:

(1) Sea mantenido, verificado o inspeccionado bajo un procedimiento aprobado; o

(2) Haya sido verificado operacionalmente dentro de los 30 días precedentes, y esté dentro de los límites del error de rumbo permisible indicado establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta Sección.

(b) Excepto lo previsto en el párrafo (c) de esta Sección, cada persona que conduzca una verificación al VOR bajo el párrafo (a) (2) de esta deberá:

(1) En el aeropuerto de partida prevista, usar una señal de prueba radiada por una estación operada por la Autoridad Aeronáutica competente, o por una estación de reparación de radio, certificada y apropiadamente calificada para chequear los equipos VOR (el error de rumbo máximo permisible es +4° ó -4°); o

(2) Si no es posible obtener una señal de prueba en el aeropuerto del que se prevé partir, usar un punto sobre la superficie del aeropuerto designado como punto de verificación del sistema VOR por la Autoridad Aeronáutica competente; o, fuera de la República Argentina, por una autoridad apropiada (la amplitud máxima admisible de error de rumbo es +4° ó -4°);

(3) Si no se encuentra disponible ninguna señal de prueba, o el punto de verificación designado, usar un punto de verificación de uso aéreo designado por la Autoridad Aeronáutica competente; o, fuera de la República Argentina, por la autoridad respectiva (el máximo error de rumbo permisible es de +6° ó -6°); o

(4) Si no hay señal de prueba en tierra o punto de verificación, durante el vuelo:

(i) Seleccionar un radial VOR que esté situado a lo largo de la línea central de una ruta aérea establecida por VOR.

(ii) Seleccionar un punto prominente en tierra, preferentemente a más de 36 Km. (20 millas náuticas) desde la estación terrestre del VOR y maniobrar el avión directamente sobre dicho punto, a una baja altitud razonable; y

(iii) Anotar el rumbo de VOR indicado por el receptor cuando se sobrevuela el punto sobre tierra (la variación máxima permitida entre el radial publicado y el rumbo indicado es de 6°).

(c) Si se instala en la aeronave un sistema dual de VOR (unidades independientes una de otra, excepto por la antena), la persona que verifique el equipamiento puede contrastar un sistema con el otro en lugar del procedimiento de verificación especificado en el párrafo (b) de esta Sección. Ambos sistemas deberán ser sintonizados en la misma estación de tierra VOR y anotar la orientación indicada de esa estación. La máxima variación permisible entre las dos marcaciones indicadas es de 4°.

(d) Cada persona realizando la verificación operacional VOR, como se especifica en el párrafo (b) o (c) de esta Sección, deberá:

(1) Realizar las siguientes anotaciones en el Libro Historial de la aeronave u otro registro y firmarlas: fecha, lugar y error de rumbo.

(2) Además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación (tal como se especifica en el párrafo (b) (1) de esta Sección), el poseedor del certificado de taller de reparación o, cuando corresponda, el Representante Técnico del mismo debe realizar una anotación en el Libro Historial de la aeronave u otro registro, certificando el rumbo transmitido por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión.

91.173 Permiso de control de tránsito aéreo y plan de vuelo requerido

(a) Antes de realizar un vuelo o parte de él como vuelo IFR, dentro de espacio aéreo controlado, es necesario obtener el permiso IFR del control de tránsito aéreo. Dicho permiso es la autorización que da el Control para que un vuelo IFR se efectúe de conformidad con las condiciones especificadas, dentro de un área de control o de una zona de control a efectos de prevenir colisiones entre aeronaves de las cuales el control de tránsito aéreo tenga conocimiento, pero no da derecho a violar ninguna disposición reglamentaria. El permiso se solicitará presentando el plan de vuelo a la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente.

(b) En condiciones meteorológicas visuales, el piloto es directamente responsable de evitar las demás aeronaves aunque esté volando con un permiso IFR del control de tránsito aéreo.

91.174 Notificación de posición en ruta

(a) La notificación de la posición se dará al pasar por la vertical de los puntos de notificación designados o los que determine la dependencia correspondiente de tránsito aéreo, comunicándolo por radiotelefonía, tan pronto como sea posible, a la dependencia ATS apropiada, como también cualquier otro dato que sea necesario.

(b) Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia ATS apropiada, mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionarán informes de posición vocales únicamente cuando así se solicite.

(c) En las rutas no definidas por puntos de notificación designados, la notificación de la posición se hará tan pronto como sea posible después de la primera media hora de vuelo y posteriormente, también a intervalos de media hora, excepto que la dependencia ATS apropiada acepte o determine otro procedimiento. Al respecto, deberá cumplimentarse lo siguiente:

(1) Los informes de posición se harán al pasar por la vertical de los puntos de notificación o inmediatamente después que la aeronave haya pasado los mismos. En cuanto a las notificaciones de posiciones por tiempo, las mismas se harán de forma tal que concuerden lo más aproximadamente posible con los tiempos previstos.

(2) Los puntos de notificación designados comprenden únicamente los que estén establecidos en las publicaciones de información aeronáutica.

(3) El último informe de posición de ruta, antes de pasar del espacio aéreo a cargo de una dependencia al espacio aéreo adyacente a cargo de otra dependencia, se dirigirá también a esta última.

(d) Condiciones meteorológicas adversas imprevistas: El piloto de una aeronave que encuentre en ruta condiciones adversas imprevistas, tales como formación de hielo o fuerte turbulencia que puedan tener importancia para la seguridad de otras aeronaves que intenten volar en el área, deberán transmitir un parte a la dependencia correspondiente del servicio de tránsito aéreo.

(e) Condiciones peligrosas de vuelo: Las condiciones peligrosas que se encuentren durante el vuelo y que no sean las relacionadas con las condiciones meteorológicas, se comunicarán lo más pronto posible a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo. Los informes así emitidos darán los detalles que sean pertinentes para la seguridad de otras aeronaves.

(f) Informe "Vuelo Normal": Las aeronaves deberán comunicar durante el período transcurrido entre 20 y 40 minutos después de la hora del último contacto, cualquiera haya sido su objeto, únicamente para indicar que el vuelo continúa de acuerdo con el plan, debiendo incluir dicho informe la identificación de la aeronave y las palabras "vuelo normal".

(g) Mensaje "Vuelo Normal": El mensaje "vuelo normal" se transmitirá de aire a tierra a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, prescindiendo del procedimiento de llamada inicial. En caso de no recibir el acuse de recibo repetirá la transmisión hasta obtener el mismo aunque se reciba de otra estación de comunicaciones aeronáuticas.

91.175 Despegue y aterrizaje bajo reglas IFR

(a) Generalidades: Los pilotos al mando deberán conocer los procedimientos de aproximación por instrumentos, prescriptos por la Autoridad Aeronáutica competente en los aeródromos previstos en los planes de vuelo presentados, incluyendo los procedimientos de aproximación frustrada.

(b) Cualesquiera sean las condiciones meteorológicas existentes, los vuelos IFR de llegada deberán efectuarse de conformidad con los procedimientos de aproximación por instrumentos y de aterrizaje visual establecidos para cada aeródromo, excepto que:

(1) El piloto haya cancelado su plan de vuelo IFR, por considerar que puede proseguir el vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual hasta el aeródromo de destino, o;

(2) El control de aproximación haya autorizado, a solicitud, un procedimiento de aproximación diurna en VMC, o bien;

(3) Luego de establecer la referencia visual con el terreno y antes de completar el procedimiento de aproximación el piloto obtenga autorización para realizar una aproximación visual.

(4) La torre de control en función de suministrar servicio de control de aeródromo, indique una trayectoria específica dentro de la zona de tránsito de aeródromo (ATZ) correspondiente.

(c) Aproximación por instrumentos especificada: El control dará permiso a una aeronave para que ejecute determinado procedimiento reglamentario de aproximación por instrumentos. Si el piloto no conoce el procedimiento especificado, podrá solicitar información detallada. Cuando el control no especifique un determinado procedimiento, el piloto podrá realizar, a discreción, cualquier procedimiento autorizado, previa coordinación con el control.

(d) Viraje de procedimiento: Cuando el procedimiento de aproximación exija un viraje de procedimiento (reglamentario o de base) éste se efectuará dentro de la distancia que especifique el procedimiento expresado en tiempo de vuelo en la trayectoria de salida, respecto a la instalación de radionavegación correspondiente.

PARTIDAS IFR

(e) Dirección de despegue: Cuando el control de tránsito aéreo sugiera que el despegue se haga en una dirección que no sea opuesta a la del viento, con el fin de facilitar la salida de los vuelos IFR, es responsabilidad del piloto decidir si se hará así el despegue o si esperará hasta poder hacer un despegue normal en una dirección más aceptable.

(f) Partida en VMC: Cuando se lo solicite, podrán autorizarse las salidas de vuelos IFR en trayectos limitados de ascenso con un permiso en VMC, si la información meteorológica disponible indica que esto es posible.

(g) Procedimiento de salida y ascenso: Las operaciones de salida y ascenso deberán efectuarse siguiendo la trayectoria de los procedimientos que en cada caso el control especificará sobre aquellos prescriptos y publicados para ese aeródromo; o en caso de no existir éstos, de acuerdo con las instrucciones que se reciban. En todos los casos cualquier viraje inmediato al despegue realizado por debajo de los 500 pies de altura, se efectuará de manera que el ángulo de inclinación de la aeronave no sea superior a los 10 grados.

LLEGADAS IFR

(h) Validez de un permiso de aproximación IFR: El permiso de aproximación expedido a un piloto, lo autoriza a efectuar solamente una aproximación. Si no realiza el aterrizaje después de una aproximación por instrumentos, el piloto, a menos que el control de tránsito aéreo le dé otras instrucciones, seguirá el procedimiento de aproximación frustrada especificada y pedirá al control de tránsito aéreo un nuevo permiso.

(1) El control de tránsito aéreo determinará en estos casos si ha de autorizarse al piloto a que haga inmediatamente un nuevo intento o si se le autorizará a que espere en un circuito designado a determinado nivel, hasta que aterricen o despeguen otras aeronaves que estén de turno. Esa decisión se basará en las condiciones de tránsito que existan, a menos que haya una situación de emergencia.

(i) Mínimas de aterrizaje: Cuando por existir aeronaves en espera, las mismas tengan que seguir un orden de aproximación determinado y las condiciones meteorológicas sean inferiores a las mínimas de aterrizaje de la aeronave número uno en el orden de aproximación, ésta podrá optar por esperar que el tiempo mejore si recibe para ello permiso del control, en lugar de dirigirse a un aeródromo de alternativa. Si las condiciones meteorológicas notificadas son superiores a las mínimas correspondientes a otras aeronaves, en el orden de aproximación, la aeronave número uno recibirá instrucciones para que pase a un punto de posición adyacente o para ascender y colocarse a un nivel más alto del orden de aproximación a fin de que puedan aterrizar las demás aeronaves en espera.

(j) La decisión de desviar la aeronave a un aeropuerto de alternativa especificado en el plan de vuelo, deberá ser tomada por el piloto, en cuyo caso deberá notificarlo al control de tránsito aéreo y obtener un permiso de tránsito.

(k) "Aproximación visual": Se podrá autorizar, a solicitud o por iniciativa de la dependencia de control, la aproximación visual a los vuelos IFR, sobre la base de la separación entre aeronaves y si el piloto notifica que puede mantener continuamente referencia visual con el terreno y tiene el aeródromo a la vista, y:

(1) En la aproximación inicial, si el techo notificado en el aeródromo no es inferior, al nivel de vuelo mínimo establecido para la aproximación inicial y si éste es asignado a la aeronave, según el sector de sobrevuelo o las trayectorias IFR publicadas, o bien:

(2) Si la aeronave una vez alcanzado el nivel de vuelo mínimo establecido para la aproximación inicial, notifica en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que la visibilidad permite una aproximación por referencia visual con el aeródromo a la vista y tiene seguridad de que puede efectuarse el aterrizaje.

(l) "Descenso diurno con permiso en VMC para aeronaves llegando": A solicitud podrán autorizarse durante las horas diurnas las llegadas de vuelo IFR para trayectos limitados de descenso con un permiso en VMC, si los informes meteorológicos y/o del piloto indican que esto es posible.

(m) Aproximación sincronizada: Cuando se apliquen técnicas de aproximación con separación reducida en tiempo, toda aeronave iniciará la aproximación a la hora señalada de forma de pasar por el punto

especificado de entrada a una hora preestablecida; dicha hora se determinará con objeto de lograr el intervalo deseado entre aterrizajes sucesivos en la pista, al mismo tiempo que se respetan en todo momento las mínimas de separación aplicables, incluso el período de ocupación de pista.

(n) Aproximación en circuito o con circulación visual: se iniciará la aproximación en circuito o la circulación visual para aterrizar en otra pista del mismo aeródromo, distinta a la que se aproxima por instrumentos, cuando luego de efectuar el procedimiento de aproximación correspondiente y habiendo alcanzado la MDA/MDH indicada para ello en la IAC, según la categoría de la aeronave, o antes de alcanzarla, se tiene la pista que se utilizará para el aterrizaje a la vista e identificada, o las luces o señales que corresponden a la misma. No se descenderá por debajo de la MDA/MDH establecida para la aproximación en circuito o circulación visual, hasta haber ingresado en el tramo básico o final.

(o) Notificación en la aproximación: Además de las notificaciones de posición relacionadas con la espera, los pilotos que sigan procedimientos de control de aproximación, notificarán sin que se les solicite específicamente:

(1) La hora en que se inicia el viraje de procedimiento para la aproximación final, cuando sea de aplicación.

(2) Cuando comience a ver el suelo mientras va efectuando el procedimiento de aproximación por instrumentos

(3) Las aproximaciones frustradas, incluyendo el pedido de nuevas instrucciones o permiso para dirigirse al aeródromo de alternativa.

(p) "Procedimiento de espera": La espera se hará de acuerdo con el procedimiento publicado, si lo hubiera, y/o siguiendo instrucciones del control.

(1) Circuito de espera tipo hipódromo: El procedimiento normal de espera consiste en seguir un circuito de espera tipo hipódromo durante un minuto si se está en el FL 140, o por debajo, o un minuto y medio si se está por encima del FL 140; es decir, se vuela una trayectoria de entrada al punto de espera, se hace un viraje de 180° Clase I (a 3 grados por segundo) hacia la derecha, se vuela una trayectoria recta en alejamiento durante el tiempo especificado y se hace otro viraje de 180° Clase I hacia la derecha, siguiendo nuevamente la trayectoria especificada de entrada hacia el punto de espera. Normalmente las aeronaves de reacción se ajustarán al mismo tipo de circuito, excepto que los virajes serán Clase II (1,5° por segundo)

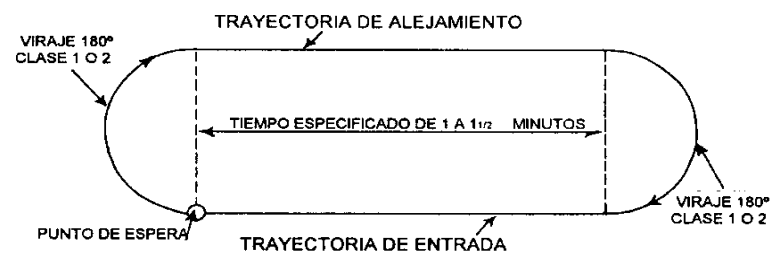


FIG N° 22

(2) Instrucciones para la espera: Si en el permiso otorgado para la espera se incluye la dirección y punto de espera, ello indicará que ésta debe efectuarse de acuerdo al circuito de espera tipo hipódromo, correspondiendo la dirección especificada al derrotero magnético o radial de radioayuda direccional respectivamente con el cual debe coincidir la trayectoria de entrada al punto de espera. Cuando el circuito prescrito sea con los virajes hacia la izquierda el control incluirá en el permiso además de la dirección y del punto de espera, los datos pertinentes.

(3) Espera no especificada: Si por alguna razón no se ha publicado ningún procedimiento de espera, ni el control especifica la dirección, ésta se realizará de acuerdo con el circuito de espera tipo hipódromo en el que la trayectoria de entrada será la trayectoria de vuelo de la aeronave.

(4) Entrada al circuito de espera: Todos los virajes necesarios para entrar en un circuito de espera o mantenerse en él se ejecutarán preferentemente en la parte del área de espera correspondiente a la trayectoria de alejamiento.

(5) Salida de la espera: Cuando se reciban instrucciones que especifiquen la hora de salida del punto de espera, el piloto deberá ajustar su trayectoria de vuelo dentro de los límites del circuito de espera establecido, a fin de salir del punto de espera a la hora especificada. El ajuste de circuito presupone la posibilidad de cortar circuito hacia el interior del mismo, en forma de abandonar la espera por la trayectoria que corresponda, sobrevolando el punto de espera a la hora de salida especificada.

(6) Hora probable de salida de la espera: Si se ha acusado recibo de las instrucciones que contenga, la indicación sobre la hora prevista de aproximación o bien la hora en que probablemente recibirá un nuevo permiso o nuevas instrucciones, dichas horas deberán ser consideradas por el piloto como límite inicial de salida de la espera en caso de una eventual falla de las comunicaciones. En todos los casos en que las instrucciones contengan las indicaciones mencionadas en forma conjunta, se deberá tomar como límite inicial de salida la hora prevista de aproximación.

(7) Velocidad de las aeronaves en la espera: La espera se efectuará en todos los casos a velocidad reducida compatible con las limitaciones que la operación segura de las mismas tenga a ese respecto.

(i) Velocidades indicadas: En los circuitos de espera publicados se entrará y se volará a velocidades indicadas que sean iguales o inferiores a las siguientes:

Niveles (1)	Aeronaves de hélice (2)	Aeronaves de Reacción	
		condiciones normales	con turbulencia (3)
Hasta 1850 metros (6000 pies) inclusive	315 km/h (170 kt)	389 km/h (210 kt)	519 km/h (280 kt) 0,8 Mach, lo que resulte menor
Por encima de 1850 metros (6000 pies) inclusive hasta 4250 metros (14.000 pies) inclusive	315 km/h (170 kt)	407 km/h (220 kt)	
Por encima de 4250 metros (14.000 pies)	324 km/h (175 kt)	444 km/h (240 kt)	

1) Los niveles indicados anteriormente representan altitudes o los correspondientes niveles de vuelo, según el reglaje de altímetro utilizado.

2) Es posible que ciertos tipos de aeronaves de hélice tengan que efectuar la espera a velocidades mayores.

3) La velocidad de 519 km/h (280 kt) o 0,8 Mach reservada para los casos de turbulencia, deberá utilizarse para la espera únicamente después de obtener permiso previo del ATC, a no ser que las publicaciones pertinentes indiquen que el área de espera pueda ser utilizada por aeronaves que vuelen a estas elevadas velocidades de espera.

(8) Instrucciones de espera relativas a las comunicaciones: Normalmente a la llegada de un vuelo IFR el piloto obtendrá permiso de las dependencias de control correspondientes hasta un punto de espera (radiofaro, radiobaliza exterior, ILS o cualquier otro punto de posición determinado por radio). Según corresponda, se indicarán instrucciones relativas a la comunicación por el control de aproximación y de ser necesaria, la frecuencia específica que deberá usarse.

(9) Notificación de llegada a la espera: Cuando la aeronave llegue al punto de espera el piloto al mando hará una llamada a la dependencia de control de tránsito aéreo que facilita el servicio de control de aproximación, notificando la hora y nivel a la que llega al punto de espera y hará escucha en la frecuencia correspondiente o indicada en el permiso para recibir nuevas instrucciones. Los pilotos no deberán establecer contacto con la dependencia que facilita el servicio de control de aproximación hasta no haber llegado sobre el punto de espera especificado, a no ser que el centro de control de área les dé instrucciones para que se pongan en comunicación a una hora determinada o en cierto punto de la ruta.

(10) Otras notificaciones de la espera: Posteriormente el piloto en la espera, deberá notificar cuando:

(i) Abandone cualquier nivel para alcanzar otro nuevo nivel.

(ii) Deje el punto de espera.

(11) Hora de salida de la espera: Cuando se efectúan aproximaciones sincronizadas, los pilotos recibirán anticipadamente la hora en que deben dejar el punto de espera para efectuar la aproximación al aeródromo. Para cumplimiento de lo anterior, deberán ajustar su circuito según lo indicado en (p) (5) de esta Sección para abandonar el punto de espera lo más aproximadamente posible a la hora designada y sin necesidad de nuevo permiso. Al recibir la hora de salida de la espera, los pilotos debieran emplear el tiempo disponible ajustando su trayectoria de vuelo hacia el interior de los límites del circuito de espera establecido, para llegar al punto de espera precisamente a la hora indicada, o lo antes posible después de esa hora.

(12) Procedimientos de alternativa: Si el piloto al mando no puede seguir los procedimientos de espera o de comunicaciones, podrá solicitar procedimientos de alternativa, los cuales serán aprobados si las condiciones del tránsito lo permiten.

91.177 Altitudes mínimas para operaciones IFR

(a) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje o cuando lo autorice expresamente la Autoridad Aeronáutica competente, las aeronaves que efectúen vuelos IFR deberán hacerlo a un nivel que por lo menos mantenga una altura de 1000 pies por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de 8 Km. de la posición estimada de la aeronave en vuelo. En zona montañosa en lugar de 1000 pies se mantendrá 2000 pies de separación.

(b) Entre las obligaciones que configuran los servicios de tránsito aéreo, no se incluye la responsabilidad por prevenir colisiones con el terreno, excepto que se suministre guía vectorial radar; por lo tanto, incumbe al piloto al mando, incluso si se vuela de acuerdo con un permiso IFR del control de tránsito aéreo, asegurarse del cumplimiento de esta regla, especialmente recordando las limitaciones propias de la utilización del sistema de niveles de vuelo, que pueda resultar en situaciones peligrosas, cuando se vuela a los niveles de vuelo más bajos y la presión barométrica es inferior a la normal.

91.179 Altitud de crucero IFR o nivel de vuelo

(a) Excepto al ascender o descender o en rutas predeterminadas donde se hayan prescripto los niveles utilizables, los niveles de crucero para el IFR serán los que correspondan a los niveles de crucero IFR (columnas 1 y 3 de la Tabla de Niveles de Crucero (RVSM o NO RVSM según corresponda) de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina, en su Parte ENR 1.7.

(b) Prioridad en la utilización de niveles de crucero: En general, una aeronave que vuela a un nivel de crucero tendrá normalmente prioridad sobre otra aeronave que desee ese nivel. Cuando dos o más aeronaves vuelen a un mismo nivel de crucero y sea necesario recurrir a la separación vertical, la que vaya adelante será normalmente la que tendrá prioridad para conservar el nivel de crucero. Las instrucciones incluidas en los permisos IFR otorgados a las aeronaves que vuelan dentro de espacios aéreos controlados, también se rigen por esta norma.

(c) Dentro del espacio aéreo controlado el nivel o niveles de crucero reales de la operación será el que corresponda al permiso IFR otorgado por la dependencia de control de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción. Los pilotos que se propongan volar dentro de aerovías deberán pedir niveles de crucero de acuerdo con la dirección del vuelo, según se indica en las correspondientes publicaciones de información aeronáutica.

91.180 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM)

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona deberá operar una aeronave civil en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM), a menos que:

(1) el Explotador y su aeronave cumplan con los requerimientos establecidos en el Apéndice G de esta Parte; y

(2) el Explotador esté autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente a realizar dicha operación.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar una desviación de los requerimientos de esta Sección, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice G de esta Parte.

91.181 Curso a ser volado

(a) A menos que la Autoridad ATS competente o que la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente autoricen o dispongan otra cosa, los vuelos controlados en la medida de lo posible:

(1) cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, operarán a lo largo del eje definido de esa ruta; o

(2) cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.

91.182 Cambio de reglas de vuelo

(a) El cambio de las reglas de vuelo debe efectuarse de acuerdo con lo siguiente:

(1) Cambio de IFR a VFR: Cuando una aeronave se encuentre volando IFR en condiciones meteorológicas visuales (VMC) y el piloto desee cambiar de la observancia de las reglas de vuelo por instrumentos a las de las reglas de vuelo visual, lo comunicará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, detallando los cambios a realizar en su plan de vuelo vigente, si fuera necesario; y esperará recibir el acuse de recibo antes de hacer efectiva la medida.

(2) Comunicación de cambio de plan de vuelo IFR a VFR: El cambio del cumplimiento de vuelo IFR a VFR se efectuará comunicando la cancelación del plan IFR, para lo cual debe indicarse claramente la intención utilizando la expresión "CANCELO MI VUELO IFR" seguida de los cambios, en caso de haberlos,

que deban hacerse en su plan de vuelo vigente. No se cancelará el plan de vuelo IFR, a no ser que se prevea y trate de continuar el vuelo durante un período razonable en condiciones meteorológicas visuales ininterrumpidas.

(3) Reanudación del vuelo IFR: Si se ha cancelado un plan de vuelo IFR y después resulta necesario proseguir de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, el piloto debe presentar un nuevo plan de vuelo IFR, en la forma prescripta en 91.169 y en (a) (4) de esta Sección.

(4) Cambio de VFR a IFR: Si la aeronave vuela VFR dentro de un espacio aéreo controlado o dentro de un área con servicio asesor, con posterioridad a la presentación de su plan de vuelo IFR, y antes de pasar del vuelo VFR al IFR, el piloto deberá:

(i) Si está dentro de espacio aéreo controlado, esperar el permiso de la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, o:

(ii) Si está dentro de un área con servicio de asesoramiento o con servicio de información de vuelo, esperar el acuse de recibo de la dependencia que proporciona el servicio.

91.183 Radiocomunicaciones en vuelo IFR

(a) Ninguna aeronave realizará vuelos IFR a menos que mantenga comunicaciones aeroterrestres orales constantes por el canal apropiado de la dependencia correspondiente de tránsito aéreo, y cuando sea necesario, se pueda establecer con ésta, comunicación en ambos sentidos.

La información de la dependencia correspondiente y la radiofrecuencia apropiada se encuentra disponible en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)

(b) Comunicación en ruta: Los procedimientos a los cuales se ajustarán las comunicaciones durante los vuelos IFR en ruta, son los siguientes:

(1) Comunicaciones directas: Si se dispone de comunicación directa entre el piloto y el centro de control de área correspondiente deberá establecerse contacto y mantener el mismo en la frecuencia radiotelefónica adecuada.

(2) Comunicaciones indirectas: Cuando no se pueda establecer enlace en la frecuencia correspondiente para la comunicación directa o cuando dicha comunicación resulte imposible por la distancia, condiciones de propagación u otra razón, se establecerá comunicación con la estación de comunicaciones aeroterrestre de apoyo designada para prestar servicio al centro de control de área de jurisdicción.

(c) Comunicaciones de aeródromo y control de aproximación: Las comunicaciones correspondientes a las partidas y llegadas a aeródromos controlados y para los casos que se facilite servicio de control de aproximación se atenderán a los siguientes procedimientos:

(1) Comunicaciones durante la partida: Las aeronaves que salen deben comunicar cuando se disponga de una frecuencia de control de rodaje con la torre de control de aeródromo en dicha frecuencia para obtener el permiso de control de tránsito aéreo, incluso de rodaje e información y continuar sintonizados en dicha frecuencia hasta que estén listos para el despegue, en cuyo momento se establecerá contacto con la frecuencia correspondiente de control de aeródromo. Toda comunicación posterior con la torre de control de aeródromo se hará en esta última frecuencia hasta ser autorizados a pasar a la frecuencia del control de aproximación cuando dicho servicio es facilitado en una frecuencia distinta.

(2) Comunicación durante la llegada: Los pilotos de las aeronaves que llegan deben mantener escucha continua en la frecuencia correspondiente de control de aproximación hasta que reciban instrucciones de establecer contacto con la frecuencia de control de aeródromo. Cuando se disponga de una frecuencia de rodaje, deben mantener la escucha en dicha frecuencia desde el momento en que la aeronave ha salido de la pista, hasta que se estacione en la plataforma de carga y descarga. Cuando para el servicio control de aproximación no exista frecuencia específica designada, el contacto inicial se efectuará en la frecuencia del control de aeródromo.

(3) Carencia de frecuencias de rodaje En los lugares en que no se disponga de una frecuencia de rodaje o cuando la aeronave no esté equipada con la frecuencia adecuada todas las comunicaciones con la torre de control de aeródromo se establecerán en la frecuencia de control de aeródromo.

91.185 Operaciones IFR: Falla de radiocomunicaciones

(a) Generalidades: Todo vuelo IFR que experimente falla en las comunicaciones se ajustará a los procedimientos que sobre el particular se detallan a continuación.

(1) Falla de comunicaciones con las dependencias ATS: Cuando falle el contacto con la dependencia correspondiente de tránsito aéreo en la frecuencia asignada, se tratará de establecerlo en otra frecuencia. Si de ese modo no puede establecerse la comunicación normal, se tratará de transmitir los mensajes por medio de cualquier otra radioestación aeronáutica o radioestación de aeronave con la que sea posible comunicarse. Antes de cambiar de frecuencia la aeronave deberá anunciar la frecuencia a la cual va a pasar. Si la comunicación no se efectúa en la forma directa o de retransmisión regular que esté establecida, deberá especificarse el destinatario o destinatarios a los cuales ha de enviarse el mensaje.

(2) Transmisión a ciegas: Si fallan los intentos anteriores, la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en el canal o frecuencia principal y en el secundario precedido de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS".

(3) Falla de recepción: Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación debido a la falla del receptor, transmitirá los informes a las horas o posiciones previstas en la frecuencia en uso precedidos de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DEL RECEPTOR". La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento se notificará, además, la hora en que se propone hacer su próxima transmisión y la información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave.

(4) Procedimientos con SSR: En aquellos espacios aéreos donde se brinde servicio Radar, se activará el respondedor en el código 7600.

(b) Procedimientos de tránsito por falla de las comunicaciones: Si la falla de la radio impide cumplir con lo dispuesto en 91.183, se podrán dar las siguientes situaciones

(1) Si en el momento de la falla, el vuelo se desarrolla en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), la aeronave:

(i) Proseguirá el vuelo manteniendo condiciones meteorológicas de vuelo visual; aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y notificará su llegada por el medio más rápido disponible, a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

(ii) Completará un vuelo IFR conforme a lo establecido en (b) (2) de esta Sección, si lo considera conveniente.

(iii) Comunicará la situación por los medios más rápidos disponibles con destino a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

(2) Si en el momento de la falla, el vuelo se realiza en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o si por naturaleza de las condiciones meteorológicas reinantes no es posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescripto en (b) (1) de esta Sección o el piloto de un vuelo IFR considera que no es conveniente terminar el vuelo de acuerdo con lo previsto en (b) (1), se proseguirá con el plan de vuelo actualizado de acuerdo con lo siguiente:

(i) En el espacio aéreo en que no se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo; si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatorio y después de ese período de 20 minutos, ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

(ii) En el espacio aéreo en el que se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 7 minutos desde el momento que:

(A) Se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o

(B) Se regule el Transpondedor con el código 7600; o

(C) La aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatorio;

lo que ocurra más tarde, y a partir de ese momento, ajustará el nivel y la velocidad conforme al Plan de Vuelo presentado-

(iii) Cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por el ATC utilizando RNAV sin un límite especificado, volverá a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;

(iv) Proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o el punto de referencias para la navegación que corresponda y que haya sido designada para seguir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en (iii), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o el punto de referencia hasta iniciar el descenso;

(v) Iniciará el descenso desde la ayuda o el tiempo de referencia para la navegación especificada en (ii), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible a dicha hora;

(vi) Realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda o el punto de referencia de navegación designada; y

(vii) Aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en (v), o a la hora prevista de aproximación de la que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

(viii) Si se trata de:

(A) Vuelos con Servicio Asesor: proseguirá de acuerdo al plan de vuelo actualizado, sus enmiendas notificadas y asesoramiento recibido que haya comunicado aceptar.

(B) Vuelos con Servicio de Información de Vuelo: proseguirá de acuerdo al plan de vuelo actualizado con las enmiendas, si las hubiera, de las cuales se haya acusado recibo.

(ix) En caso de no poder aterrizar en el aeródromo de destino la aeronave se dirigirá desde éste a la alternativa prevista en el plan de vuelo, manteniendo el mismo nivel de crucero utilizado en la última parte de su vuelo en ruta y si éste no es adecuado a la nueva dirección del vuelo o no asegura la debida separación con el terreno, el nivel superior más próximo que contemple dichos requisitos.

(c) Los pilotos deben tener en cuenta que el control de tránsito aéreo, basa las instrucciones que emite en la suposición que toda aeronave a la que le falle la comunicación, siguiere lo dispuesto precedentemente. Si la aeronave a la que le fallen las comunicaciones no ha comunicado o aterrizado dentro de los 30 minutos siguientes, a la hora prevista de aproximación últimamente cursada y de la cual se haya acusado recibo, la que de las dos resulte más tarde, el control de tránsito aéreo supondrá que el vuelo ha proseguido hacia otras áreas o aeródromos e informara a los pilotos de otras aeronaves a las cuales le pueda interesar, que se reanuda el funcionamiento normal del control de aproximación. Los usuarios interesados tienen la obligación de determinar si van a reanudar las operaciones normales o si han de tomar otras medidas.

91.187 Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Informes de fallas

(a) Las deficiencias de instalaciones y servicios, observadas durante las operaciones, serán notificadas a la autoridad directamente responsable de las mismas:

(1) Preferentemente por comunicación entregada por el Comandante de la aeronave en la primera escala, si ésta correspondiera a la jurisdicción de la novedad observada. (Informe del Personal Aeronáutico).

(2) Cuando la notificación especificada en (a) (1) no fuera posible, la comunicación será realizada por el Explotador en el plazo más breve posible.

(3) Se entiende por el plazo más breve posible, a un lapso no mayor a 72 horas, lo cual obedece a que es fundamental para la Autoridad Aeronáutica competente el determinar con la menor demora posible la causa de las deficiencias notificadas, de modo que le permita adoptar las medidas correctivas o preventivas oportunas.

(b) Lo dispuesto en (a) de esta Sección no excluye el aviso, directo desde la aeronave en vuelo, cuando esta medida sea indispensable para las operaciones.

91.188 Descenso de emergencia

(a) Si es necesario que una aeronave haga un descenso de emergencia a través de otro tránsito, el piloto deberá comunicarlo de inmediato a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente.

En aquellos espacios aéreos donde se brinde servicio Radar, se activará el respondedor en el código 7700.

(b) Prioridad del descenso de emergencia: Al recibir el aviso que una aeronave en vuelo se halla en situación de emergencia que pueda afectar a otras aeronaves, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente impartirá las instrucciones adecuadas, contemplando el principio de dar prioridad sobre cualquier otro tránsito a la aeronave que se halla en situación de emergencia.

(c) Procedimientos que deben seguir las demás aeronaves afectadas por un descenso de emergencia: Al recibir la emisión citada en (b) de esta Sección, los pilotos de las aeronaves en cuestión, deberán

dejar libre el área especificada de conformidad con las instrucciones de emergencia, manteniendo el nivel de crucero. La dependencia de tránsito aéreo correspondiente, transmitirá nuevas instrucciones por medio de los servicios de comunicación apropiados, inmediatamente después de la emisión de emergencia. Cuando el terreno, el tránsito u otros motivos no permitan que una aeronave afectada por las instrucciones implícitas en la comunicación de descenso de emergencia, mantenga el nivel asignado últimamente, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente expedirá instrucciones precisas a esa aeronave.

(d) Justificación de prioridad: Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, podrán solicitar del piloto de una aeronave que haya notificado una situación de emergencia, que exija que se otorgue prioridad, que presente un informe por escrito de la situación de emergencia dentro de las 48 horas de ocurrida.

91.189 Operaciones Categoría II y III: Reglas generales de operación

(a) Las operaciones de Categoría II y III se ajustarán a lo establecido en el correspondiente Manual de Normas de Operación Categoría II / III publicado por la Autoridad Aeronáutica competente.

91.191 Manual de Categoría II y Categoría III

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Argentina en una operación de Categoría II o Categoría III, a menos que:

(1) Se encuentre en la aeronave un Manual de Categoría II o Categoría III actualizado y aprobado para dicha aeronave;

(2) La operación es conducida de acuerdo con los procedimientos, instrucciones y limitaciones previstos en aquel Manual y;

(3) Los instrumentos y equipamientos listados en el Manual que son requeridos para la operación particular de Categoría II o Categoría III han sido inspeccionados y mantenidos de acuerdo con el programa de mantenimiento contenido en aquel Manual.

(b) Cada Explotador deberá poseer, en su base principal de operaciones, una copia actualizada del Manual aprobado, el que deberá estar disponible para inspección a requerimiento de la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Esta Sección no es aplicable a operaciones conducidas por el poseedor de un certificado emitido bajo la Parte 121, ya que estas se registrarán por lo establecido en dicha Parte.

91.192 Servicio asesor de tránsito aéreo

(a) El servicio asesor de tránsito aéreo tiene por objeto que la información sobre peligros de abordaje sea más eficaz que mediante el simple suministro del servicio de información de vuelo. Este servicio no proporciona el grado de seguridad ni puede asumir las mismas responsabilidades que las del servicio de control de tránsito aéreo, que se facilita a los vuelos IFR dentro de los espacios aéreos controlados; por tal razón, el servicio asesor de tránsito aéreo no emite "permisos", sino únicamente "información de asesoramiento", y usa las palabras "asesora o sugiere", cuando propone acciones a las aeronaves.

(b) Cuando se "asesora" o "sugiere" algo al piloto respecto a un vuelo realizado con servicio asesor de tránsito aéreo, corresponde al piloto decidir si aceptará el asesoramiento o sugerencia que ha recibido, o si adoptará otras acciones que, en su opinión, son más apropiadas de acuerdo con las circunstancias. En todos los casos, y previo a la realización de la maniobra, el piloto deberá informar inmediatamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo su decisión.

(c) Procedimiento para obtener el servicio asesor: Los pilotos que operen con servicio asesor de tránsito aéreo, dentro de lo posible, y con las necesarias adaptaciones, deberán aplicar procedimientos similares a los aplicados para los vuelos IFR dentro de espacios aéreos controlados, con las siguientes excepciones:

(1) El plan de vuelo y los cambios del mismo no están sujetos a permisos.

(2) Deberán establecer comunicación aeroterrestre con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para suministrar el servicio asesor de tránsito aéreo.

(d) Entradas a rutas designadas con servicio asesor: El punto de entrada elegido debe ser el punto de notificación exacto, designado o a petición, el que más convenga para la ruta que se siga. Si se trata de un cruce, la misma debe cruzarse a un ángulo de 90° respecto a su eje o lo más aproximadamente posible a este ángulo.

(e) Permiso de tránsito: Cuando en razón de encontrarse volando con servicio asesor no se cuenta con permiso IFR del control de tránsito aéreo y se necesita entrar o cruzar un espacio aéreo controlado, se deberá solicitar el correspondiente permiso a la dependencia ATC de jurisdicción, proponiendo los cambios pertinentes a su actual plan de vuelo IFR y, hasta tanto, se obtenga el mismo, su operación se deberá ajustar en un todo a lo especificado seguidamente:

(1) Los vuelos IFR con servicio asesor deberán mantener una separación lateral no menor de 10 NM de todo espacio aéreo controlado especificado en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina.

(2) El vuelo IFR con servicio asesor queda segregado de los espacios aéreos controlados mencionados precedentemente, excepto que se ajuste a lo determinado en (e) y (f) de esta Sección.

(f) Solicitud del permiso: Las solicitudes de permiso correspondiente para ingresar o cruzar espacio aéreo controlado, deben hacerse proponiendo los cambios pertinentes a su actual plan de vuelo IFR, como mínimo diez minutos antes de la llegada al límite del espacio aéreo controlado, siempre que sea posible la comunicación directa con la dependencia ATC de jurisdicción; de no ser así, la petición deberá efectuarse veinte minutos antes por lo menos.

(g) Entrada al espacio aéreo controlado: El punto de entrada elegido debe ser el punto de notificación exacto, designado o a petición, el que más convenga para la ruta que se siga. Si se trata de un cruce de la aerovía, la misma debe cruzarse a un ángulo de 90° respecto de su eje o lo más aproximadamente posible a este ángulo.

91.193 al 91.199 Reservado.

SUBPARTE C — REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS, INSTRUMENTOS Y DE CERTIFICADOS

Secc. Título

91.201 Reservado.

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.

Secc. Título

91.205 Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Standard de la República Argentina

91.206 Horómetro

91.207 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) .

91.208 Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje.

91.209 Luces de aeronaves.

91.211 Oxígeno suplementario.

91.213 Instrumentos y equipamientos inoperativos.

91.215 Equipamiento y uso de ATC Transponder, e Informador de altitud.

91.217 Correspondencia entre los datos de altitud medidos con altímetro aneroide y comunicados automáticamente, y la referencia de altitud del piloto.

91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aviones civiles propulsados por turborreactores.

91.221 Equipamiento del sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS/ACAS)

91.223 Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (GPWS/TAWS)

91.224 a 91.299 Reservado.

91.201 Reservado.

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas

(a) Excepto por lo previsto en la Sección 91.715 de esta Parte, para operar una aeronave civil, dentro de la misma se deberá encontrar la siguiente documentación:

(1) El Certificado de Aeronavegabilidad de la República Argentina apropiado y vigente. Cada Certificado de Aeronavegabilidad utilizado para el cumplimiento de este párrafo, debe tener indicada la matrícula asignada a la aeronave por el Registro Nacional de Aeronaves según lo estipulado en el Código Aeronáutico de la República Argentina.

(2) El Certificado de Matrícula de la República Argentina librado a su propietario, o un Certificado de Registro emitido bajo las leyes de un país extranjero.

(3) El Certificado de Propiedad, excepto cuando tanto los datos de Propiedad como de Matrícula formen parte del mismo certificado.

(4) Reservado

(5) Reservado

(6) Excepto lo previsto en el párrafo (a) (7) de esta Sección, los Historiales de la Aeronave con las anotaciones de vuelos actualizadas:

(i) Los historiales de motores

(ii) Los historiales de planeador

(iii) Los historiales de hélices

(7) Para el caso de aeronaves afectadas a transporte aéreo regular, en lugar de los ítems indicados desde (a) (6) (i) hasta (iii) de esta Sección, dichas aeronaves deberán llevar a bordo el Registro Técnico de Vuelo (RTV) o documento equivalente (si la aeronave es de matrícula extranjera) ; y el Registro de Novedades de Abordo (RNA), si se tratara de una aeronave grande afectada a transporte aéreo regular.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que se exhiba el Certificado de Aeronavegabilidad requerido por el párrafo (a) de esta Sección, o se exhiba la nota de Convalidación de Certificado de Aeronavegabilidad extranjero o el Permiso Especial de Vuelo (en ambos casos: junto con dicho Certificado de Aeronavegabilidad extranjero) emitido bajo la Sección 91.715 de esta Parte, en la entrada a la cabina de pasajeros o a la cabina de vuelo de forma tal que sea legible para los pasajeros o tripulación.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave con un tanque de combustible instalado dentro del compartimiento de pasajeros, o en uno de los compartimientos de equipaje, a menos que su instalación haya sido realizada conforme a normas aplicables y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica competente y una copia del formulario DNA 337 autorizando que aquella instalación se encuentre a bordo de la aeronave.

91.205 Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de la República Argentina

(a) General: Excepto por lo previsto en el párrafo (c) (3) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave con un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de la República Argentina en cualquier operación descrita en los párrafos (b) hasta (g) de esta Sección, a menos que la aeronave cuente con los instrumentos y el equipamiento especificados en dichos párrafos, (o los equivalentes aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente), para ese tipo de operaciones y estos instrumentos e ítems de equipamiento estén en condiciones operativas.

(b) Reglas de vuelo visual (VFR) diurno: Para vuelo VFR durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipamientos:

(1) Indicador de velocidad del aire.

(2) Un Baroaltímetro.

(3) Un reloj de precisión que indique las horas, minutos y segundos y que pueda mantener una exactitud de más o menos 30 segundos durante un período de 24 horas.

(4) Indicador magnético de dirección.

(5) Tacómetro para cada motor.

(6) Medidor de presión (manómetro) de aceite, para cada motor que utilice circuito de presión de aceite.

(7) Medidor de temperatura (termómetro) para cada motor refrigerado por líquido.

(8) Medidor de temperatura de aceite para cada motor refrigerado por aire.

(9) Medidor de presión de admisión (Manifold) para cada motor alternativo capaz de mantener la potencia nominal de despegue desde el nivel del mar hasta una altitud establecida (tales como los motores con hélices de paso variable) .

(10) Indicador de cantidad de combustible indicando la cantidad de combustible en cada tanque.

(11) Indicador de posición del tren de aterrizaje. (Si la aeronave tiene tren de aterrizaje retráctil) .

(12) Reservado

(13) Para cada aeronave civil pequeña fabricada después del 11 de marzo de 1996 de acuerdo con la Parte 23, un sistema de iluminación anticollisión aprobado rojo aviación o blanco aviación. En el caso de falla de cualquier luz del sistema de iluminación anticollisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde pueda efectuarse la reparación o el reemplazo.

(14) Para aeronaves monomotores que operen sobre el agua, más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa, un equipo de flotación rápidamente accesible para cada ocupante desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo y por lo menos un artefacto pirotécnico para efectuar señales. Si fueran a ser realizados vuelos prolongados sobre el agua a una distancia hasta un terreno adecuado para un aterrizaje de emergencia de más de 185 Km. (100 NM), para aeronaves monomotores, o de más de 370 Km. (200 NM) en el caso de multimotores (que pueden continuar el vuelo con un motor inoperativo):

(i) Balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas que vayan a bordo, dispuestas de forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender, así como cohetes o bombas que proyecten luces rojas, y al menos una luz de bengala roja con paracaídas

(ii) Equipo de radio de supervivencia, que opere en VHF, dispuesto de forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia. El equipo será portátil, resistente al agua, no dependerá para su funcionamiento de la fuente de energía del avión y podrá ser manejado fuera del avión por personal no técnico.

(15) Un cinturón de seguridad aprobado con un medio de cierre de metal versus metal para cada ocupante con una edad superior a los dos años.

(16) Para aeronaves civiles pequeñas, fabricadas después del 18 de julio de 1978, tener arneses de hombro aprobados para cada asiento delantero. Cada arnés de hombro debe estar diseñado para proteger a los ocupantes de heridas serias en su cabeza cuando estos experimentan las fuerzas de inercia últimas especificadas en la Sección 23.561(b) (2) de la Parte 23. Todo arnés de hombro instalado en el lugar de cada miembro de la tripulación, debe permitirle cuando esté sentado y con cinturón de seguridad y arnés de hombro ajustado, realizar todas las funciones necesarias para operaciones de vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

(i) Independientemente de la fecha de obtención del Certificado Tipo, la fecha de fabricación de una aeronave es la fecha de inspección de aceptación asentada en los registros del fabricante; y

(ii) El asiento delantero es el asiento localizado en el lugar del tripulante de vuelo o cualquier asiento a los lados de éste.

(17) Un transmisor localizador de emergencia, si es requerido por la Sección 91.207 de esta Parte.

(18) Para aviones de categoría normal, utilitaria y acrobática con una configuración de asientos, excluyendo asientos de pilotos, de 9 o menos, fabricados después del 12 de diciembre de 1986, arneses de hombro para:

(i) Cada asiento delantero orientado hacia delante y hacia atrás, que esté diseñado para prevenir el contacto de la cabeza con cualquier objeto que pueda causar daño y permitir al tripulante, cuando está sentado y con el cinturón de seguridad y arnés de hombros ajustados, realizar todas las funciones necesarias para las operaciones de vuelo.

(ii) Cada asiento adicional orientado hacia delante y hacia atrás, que esté diseñado para prevenir el contacto de la cabeza con cualquier objeto que pueda causar daño.

(19) Para helicópteros fabricados después del 16 de septiembre de 1992 los arneses de hombro para cada asiento deben cumplir los requerimientos de resistencia estática y dinámica, si fuera aplicable, especificados en la base de Certificación Tipo del helicóptero, así como también deberán:

(i) Estar combinados con el cinturón de seguridad y tener un mecanismo de liberación de un solo punto.

(ii) Permitir a cada piloto, cuando esté sentado y con el cinturón de seguridad y el arnés de hombro ajustados, realizar todas las funciones necesarias para las operaciones de vuelo, así como también, debe haber un medio para asegurar los mismos cuando no están en uso, de modo de evitar la interferencia de los mismos con la operación del helicóptero y con el egreso rápido en caso de una emergencia.

(iii) Evitar, conjuntamente con el cinturón de seguridad, que la cabeza de cada ocupante golpee contra cualquier objeto que pudiera causarle un daño.

(20) Un botiquín adecuado de primeros auxilios, situado en lugar accesible.

(21) Extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión y de los cuales, al menos uno estará ubicado:

(i) En el compartimiento de pilotos; y

(ii) En cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible al piloto o al copiloto.

(22) En el caso de hidroaviones y anfibios utilizados como hidroaviones:

(i) Un chaleco salvavidas, o dispositivo individual de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) Un equipo para hacer las señales acústicas prescriptas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el mar, cuando sea aplicable;

(iii) Un ancla;

(iv) Un ancla flotante, cuando se necesite para ayudar a maniobrar.

(c) Reglas de vuelo visual (VFR) nocturno: Para vuelo nocturno en zonas de tránsito de aeródromo de aeródromos habilitados para dicho tipo de vuelo (ver 91.4 (a) (3)), se requieren los siguientes equipamientos e instrumentos:

(1) Instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (b) de esta Sección.

(2) Luces de posición (navegación) aprobadas, según lo indicado en la Sección 91.209 de la presente Parte.

(3) Sobre toda aeronave civil con matrícula de la República Argentina, un sistema de luces anticollisión; rojo aviación o blanco aviación. Los sistemas de luces anticollisión inicialmente instalados después del 11 de agosto de 1971, en aeronaves para las que fue emitido o solicitado el Certificado Tipo original antes del 11 de agosto de 1971, deben tener por lo menos las luces anticollisión que cumplan los siguientes requisitos:

(i) COLOR. Cada luz anticollisión debe ser de color rojo aviación o blanco aviación y cumplir con los requerimientos de la sección 23.1397(a) de esta Regulación.

(ii) INTENSIDAD DE LA LUZ. La intensidad mínima de la luz en cualquier plano vertical, medida con un filtro rojo y expresada en términos de intensidades "efectivas", debe cumplir los requerimientos del párrafo (c) (3) (iii) de esta sección. Se debe asumir la siguiente relación:

$$I_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} I(t) dt}{0,2 + (t_2 - t_1)}$$

donde: I_e = Intensidad Efectiva (Candelas).
 $I(t)$ = Intensidad Instantánea en Función del Tiempo.
 $t_2 - t_1$ = Intervalo de Tiempo entre Destellos (Segundos).

Normalmente, el valor máximo de la Intensidad Efectiva es obtenido cuando t_2 y t_1 son escogidos de forma tal que la Intensidad Efectiva sea igual a la Intensidad Instantánea en los instantes t_2 y t_1 .

(iii) INTENSIDADES EFECTIVAS MINIMAS PARA LAS LUCES ANTICOLLISION. La Intensidad Efectiva de cada luz anticollisión debe ser igual o exceder los valores correspondientes de la siguiente tabla:

ANGULO POR ENCIMA O POR DEBAJO DEL PLANO HORIZONTAL	INTENSIDAD EFECTIVA (candelas)
0° a 5°	100
5° a 10°	60
10° a 20°	20
20° a 30°	10

En el caso de una falla de cualquier luz del sistema de luces anticollisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde la reparación o el reemplazo puedan ser hechos.

(4) Un faro de aterrizaje eléctrico.

(5) Una adecuada reserva de energía eléctrica para todo equipamiento de radio y equipamiento eléctrico instalado.

(6) Un juego de fusibles de repuesto, o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que se encuentren accesibles al piloto durante el vuelo.

(7) Iluminación para todos los instrumentos de vuelo y equipos que sean esenciales para la operación del avión.

(8) Luces en todos los compartimientos de pasajeros.

(9) Una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.

(10) Un indicador giroscópico de virajes.

(d) Reglas de vuelo por instrumentos (IFR): Para el vuelo IFR se requieren los siguientes instrumentos y equipamientos:

(1) Instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (b) de esta Sección, y para vuelo nocturno, el instrumental y equipamiento especificado en el párrafo (c) de esta Sección.

(2) Un sistema de radiocomunicación que permita mantener una comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas en las frecuencias que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente y el equipamiento apropiado de navegación para las estaciones de tierra a ser utilizadas.

(3) Un cronógrafo.

(4) Indicador giroscópico de velocidad de giro, excepto en las siguientes aeronaves:

(i) Aviones con un tercer instrumento indicador de actitud que pueda medir todas las actitudes de vuelo a través de 360° de cabeceo y rolido y esté instalado de acuerdo con la Sección 121.305 (j) de la Parte 121; y

(ii) Helicópteros con un tercer instrumento indicador de actitud que pueda medir actitudes de vuelo entre + 80° de cabeceo y + 120° de rolido, esté instalado de acuerdo con la Sección 29.1303 (g) de la Parte 29.

(5) Un Baroaltímetro sensitivo.

(6) Un generador o alternador de adecuada capacidad.

(7) Un Indicador de viraje y de inclinación lateral.

(8) Indicador giroscópico de inclinación lateral y cabeceo. (Horizonte artificial)

(9) Indicador giroscópico de dirección (girodireccional o equivalente) .

NOTA: los requerimientos de: indicador de viraje y de inclinación lateral, indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial), e indicador de rumbo (giróscopo direccional), podrían satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se conserven las garantías de que no ocurra una falla total, inherente a los tres instrumentos por separado.

(10) Medios para comprobar si es adecuada la fuente de energía que suministra energía a los instrumentos giroscópicos.

(11) Un equipamiento aprobado de medición de distancia (DME) .

(12) Un dispositivo que indique, en el compartimiento de la tripulación de vuelo, la temperatura exterior.

(13) Un sistema indicador de la velocidad relativa con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo.

(14) Un equipo VOR.

(15) Un equipo ADF.

(16) Para los vuelos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), el avión dispondrá de equipo que permita recibir las señales que sirvan de guía hasta un punto desde el cual pueda efectuarse un aterrizaje visual.

(e) Reglas de vuelo visual dentro del espacio aéreo controlado (VFR controlado): Para vuelos VFR controlados dentro del espacio aéreo controlado, se requieren los siguientes equipamientos e instrumentos:

(1) Si el vuelo controlado es VFR - diurno, instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (b) de esta Sección; si el vuelo controlado es VFR - nocturno, instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (c) de esta Sección.

(2) Un equipo DME.

(3) Un variómetro.

(4) Un equipo ADF.

(5) Un sistema de radio comunicación que permita mantener una comunicación en ambos sentidos, en cualquier momento durante el vuelo con aquellas estaciones aeronáuticas en las frecuencias que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente y el equipamiento apropiado de navegación para las estaciones de tierra a ser utilizadas.

(6) Un dispositivo que indique, en el compartimiento de la tripulación de vuelo, la temperatura exterior.

(f) Operaciones de aproximación Categoría II: Para operaciones de Categoría II se requiere el instrumental y equipamiento especificados en el párrafo (d) de esta Sección y en el Apéndice A de esta Parte.

(g) Operaciones de aproximación Categoría III: Para operaciones de Categoría III se requiere el instrumental y equipamiento especificados en el párrafo (d) de esta Sección.

(h) Exclusiones: los párrafos (f) y (g) de esta Sección no se aplican a las operaciones conducidas por los poseedores de un certificado emitido bajo la Parte 121 o la Parte 135 ya que estos se rigen por los requerimientos establecidos en las respectivas Partes.

91.206 Horómetro

(a) A partir del 01 de enero de 2007, ninguna persona podrá operar una aeronave con el propósito de brindar instrucción por arrendamiento o tareas de aeroaplicación, a menos que ésta tenga instalado, y se encuentre operativo, un horómetro aprobado de acuerdo con lo prescripto por la Autoridad Aeronáutica.

91.207 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)

(a) Excepto por lo previsto en los párrafos (b), (f) y (g) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil en la Republica Argentina de matrícula nacional, a menos que tenga instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT) en 406 y 121.5 MHz, que este en condiciones operativas y cumpla con los requerimientos aplicables de la Orden Técnica Estándar OTE-C91 y OTE-C126.

(b) No obstante lo expresado en el párrafo (a) de esta sección una persona puede operar una aeronave hasta el 1 de enero de 2010, sin tener instalado el control remoto del transmisor localizador de emergencia automático (ELT) requerido por la Orden Técnica Estándar OTE-C126.

(c) Cada transmisor localizador de emergencia automático requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor sea mínima, en el caso de impacto. El ELT fijo o removible debe ser colocado en la aeronave lo mas atrás posible.

(d) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia automático (ELT) requerido en el párrafo (a) de esta sección deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando:

(1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo acumulado de mas de (1) una hora, o

(2) Ha vencido el 50% de su vida útil (o, para baterías recargables, el 50% de su vida útil de carga), de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor en su aprobación.

(e) La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado en el registro de mantenimiento de la aeronave. El párrafo (e) (2) de esta sección, no se aplica a las baterías (tales como las activadas por agua) que no son esencialmente afectadas durante los probables intervalos de almacenaje.

(f) Cada transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección debe ser inspeccionado dentro de los 12 meses calendarios, después de la última inspección, por:

(1) La instalación propiamente dicha;

(2) Corrosión de la batería;

(3) Operación de los controles y sensores de impacto; y

(4) La presencia de la suficiente radiación de la señal desde la antena.

(g) No obstante el párrafo (a) de esta sección, una persona puede:

(1) Trasladar en vuelo una aeronave adquirida recientemente desde el lugar donde se toma posesión de la misma a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia.

(2) Trasladar en vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no pueden hacerse hasta un lugar donde si puedan ser realizados.

(h) Ninguna persona distinta a las requeridas como tripulación, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada en Ferry bajo los términos del párrafo (g) de esta Sección.

(i) El párrafo (a) de esta sección no se aplica a:

(1) Planeadores, motoplaneadores y globos libres tripulados;

(2) Las aeronaves construidas por aficionados y las construidas a partir de kits;

(3) Las aeronaves matriculadas en otro país, a menos que operen bajo las Partes 121 y 135;

(4) Ultralivianos;

(5) Las aeronaves, afectadas a operaciones de entrenamiento dentro de un radio de 90 Km. (50 millas aeronáuticas) del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado;

(6) Las aeronaves, afectadas a operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo;

(7) Las aeronaves nuevas afectadas a operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega;

(8) Las aeronaves afectadas a operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas u otras sustancias para propósitos agrícolas;

(9) Las aeronaves certificadas por la Autoridad Aeronáutica para propósitos de investigación y desarrollo;

(10) Las aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimientos de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudios de mercado;

(j) Siempre que un transmisor localizador de emergencia haya sido temporariamente removido de una aeronave para inspección, reparación, modificación o reemplazo, deberá:

(1) Asentarse en los Registros de Mantenimiento: la fecha de remoción, marca, modelo, N° de serie del ELT y la razón por la que ha sido removido el transmisor,

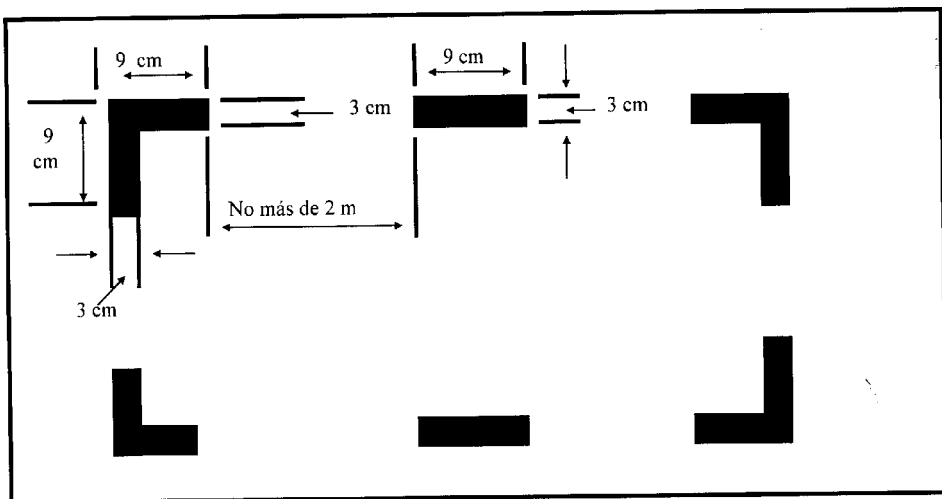
(2) Ser instalada una placa diciendo "ELT (Localizador de Emergencia) no instalado" a plena vista del piloto.

(k) Ninguna persona puede operar la aeronave más de 90 días después de que el ELT ha sido inicialmente removido de la aeronave.

91.208 Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje

(a) En caso que la aeronave posea áreas adecuadas del fuselaje para que penetren las brigadas de salvamento en caso de emergencia, tales áreas se marcarán como se indica a continuación. El color de las marcas será rojo o amarillo, y, de ser necesario, se bordearán en blanco para que contrasten el fondo.

(b) Si los señalamientos de los ángulos se hallan a más de dos metros de distancia, se insertarán líneas intermedias de 9 cm. por 3 cm. de forma que la separación entre señales adyacentes no sea mayor de dos metros.



91.209 Luces de aeronaves

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (e) de esta sección, ninguna persona puede, durante el período desde la puesta hasta la salida del sol, en condiciones de mala visibilidad o durante cualquier otro período que lo requiera el Control de Tránsito Aéreo:

(1) Operar una aeronave a menos que tenga encendidas:

(i) Las luces anticollisión de acuerdo a la sección 91.205 (c) (3) cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave;

(ii) Las luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se encenderán otras luces, si éstas pudieran confundirse con las luces antes mencionadas.

(2) Operar una aeronave en el área de movimiento de un aeropuerto a menos que tenga encendidas:

(i) Las luces de navegación y no se encenderán otras luces, si éstas pudieran confundirse con las luces antes mencionadas y

(ii) Luces que indiquen las extremidades de su estructura, a menos que se encuentre parada y debidamente iluminada por otro medio

(iii) Luces que destaquen la presencia de la misma y

(iv) Luces que indiquen que sus motores se encuentran en funcionamiento cuando éste sea el caso.

(3) Operar una aeronave en el agua a menos que la misma posea encendidas las luces requeridas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el mar y que se encuentran detalladas en el Apéndice L de esta Parte 91. Si fuera imposible su cumplimiento, las luces deberán poseer, en ese caso, las características y encontrarse ubicadas en una forma lo más parecida posible a aquellas requeridas por el mencionado Reglamento.

(b) Si las luces de navegación a que se hace referencia en el párrafo (a) (1) (ii) de esta Sección, están convenientemente situadas en la aeronave también podrán satisfacer los requisitos del párrafo (a) (2) (ii) de la misma. Las luces rojas anticollisión, instaladas para satisfacer los requisitos del párrafo (a) (1) (i) de esta Sección, podrán satisfacer los requisitos de los párrafos (a) (2) (iii) y (a) (2) (iv) de la misma, siempre que no causen deslumbramiento perjudicial a los observadores.

(c) Otros períodos de aplicación de las luces de las aeronaves en vuelo. Todas las aeronaves en vuelo que estén dotadas de las luces anticollisión necesarias para satisfacer el requisito estipulado en el párrafo

(a) (1) (i) de esta Sección, también llevarán encendidas dichas luces fuera del período especificado en el párrafo (a) de esta Sección.

(d) Otros períodos de aplicación de las luces de las aeronaves en el área de movimiento. Todas las aeronaves también llevarán encendidas dichas luces fuera del período especificado en el párrafo (a) (2) de esta Sección cuando:

(1) Operen en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces anticollisión necesarias para satisfacer el requisito del párrafo (a) (2) (iii) de esta Sección, o

(2) Se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces necesarias para satisfacer el requisito del párrafo (a) (2) (iv) de esta Sección

(e) Excepción: Los pilotos podrán apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo requerida para satisfacer los requisitos prescritos en los párrafos (a) y (b) precedentes, si es seguro o probable que:

(1) Afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones; o

(2) Expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

(f) Luces estroboscópicas: Todas las aeronaves que estén dotadas de luces estroboscópicas adicionales a las luces anticollisión, podrán usarlas exclusivamente durante el vuelo o la permanencia en el área de aterrizaje.

(g) En el contexto de los párrafos anteriores se entiende que una aeronave está operando cuando está efectuando el rodaje, o siendo remolcada, o cuando se ha detenido temporalmente durante el curso del rodaje o en el acto de ser remolcada.

91.211 Oxígeno suplementario

(a) El piloto al mando se asegurará de que se lleve suficiente cantidad de oxígeno respirable, para suministrarlo a miembros de la tripulación y pasajeros, para todos los vuelos a altitudes en que la falta de oxígeno podría resultar en una disminución de las facultades de los miembros de la tripulación o en un efecto perjudicial para los pasajeros.

(b) No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo:

(1) A todos los tripulantes y por lo menos al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa;

(2) A toda la tripulación y a todos los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.

(c) No se iniciarán vuelos con aeronaves con cabina presurizada a menos que, éstas lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo el período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa o cuando sea superior a 376 hPa, y no se pueda descender de manera segura en 4 minutos a una altitud en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros.

(d) Todos los miembros de la tripulación que cumplan funciones esenciales para la operación segura de la aeronave en vuelo, deberán utilizar continuamente oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se haya considerado su suministro, según (b) de esta Sección.

(e) Todos los miembros de la tripulación de vuelo de aviones con cabina a presión que vuelen a una altitud a la cual la presión atmosférica sea inferior a 376 Hpa, deberán tener a su disposición, en el puesto que en que prestan servicio de vuelo, una máscara del tipo de colocación rápida, en condiciones de suministrar oxígeno a voluntad.

(f) Considerando la atmósfera tipo, y a los fines de la presente Sección, se definen las siguientes altitudes en correspondencia con los valores de presión absoluta que se indican en los párrafos (b) y (c) de esta Sección:

Presión absoluta	Pies	Metros
700 hPa	10.000	3.048
620 hPa	13.000	3.962
376 hPa	25.000	7.620

91.213 Instrumentos y equipos inoperativos

(a) Excepto en las condiciones del párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos instalados inoperativos, a menos que cumplan las siguientes condiciones:

(1) Que exista una Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) para dicha aeronave, aprobada por la Autoridad Aeronáutica competente

(2) Que la aeronave tenga a bordo la autorización, extendida por la Autoridad Aeronáutica competente, autorizando la operación de la aeronave bajo una Lista de Equipamiento Mínimo. La autorización puede ser obtenida mediante un requerimiento escrito del poseedor del certificado de aeronavegabilidad. La Lista de Equipamiento Mínimo y la Autorización, constituyen para la aeronave un Certificado Tipo Suplementario.

(1) El Listado de Equipamiento Mínimo aprobado debe:

(i) Ser preparado de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección.

(ii) Disponer sobre el tipo de operación de la aeronave, limitada en razón del instrumental y equipamiento en condición inoperable.

(2) Los registros de la aeronave disponibles para el piloto deben incluir una anotación describiendo los instrumentos y equipos inoperativos.

(3) La Lista de Equipamiento Mínimo aprobada debe:

(i) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección.

(ii) Permitir la operación del avión con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

(4) Deben estar disponibles para el piloto registros que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos como así también la información requerida en el párrafo (d) (3) (ii) de esta Sección.

(5) Que la aeronave sea operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Los siguientes instrumentos y equipos no pueden ser incluidos dentro de una MEL:

(1) Instrumentos y equipos que han sido, ya sea en forma específica o de alguna otra manera, exigidos por los requerimientos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave ha obtenido su Certificado Tipo y que sean esenciales para una operación segura bajo todas las condiciones operativas.

(2) Instrumentos y equipos exigidos por una Directiva de Aeronavegabilidad que estén en condición operativa a menos que la Directiva de Aeronavegabilidad (DA) prevea otra cosa.

(3) Instrumentos y equipamiento requeridos para operaciones específicas bajo esta Parte.

(c) Una persona autorizada a usar una Lista de Equipamiento Mínimo para una aeronave específica, emitida bajo las Partes 121 ó 135, puede utilizar esa Lista de Equipamiento Mínimo en conexión con las operaciones conducidas con esa aeronave bajo esta Parte, sin requerimientos de aprobación adicionales.

(d) Excepto para operaciones conducidas de acuerdo con los párrafos (a) o (c) de esta Sección, una persona puede realizar la operación de despegue de una aeronave en las operaciones conducidas bajo esta Parte con equipamiento e instrumentos inoperativos sin la Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) aprobada, previendo:

(1) Que la operación de vuelo sea conducida en:

(i) Helicópteros, aviones no potenciados por turbinas, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales no ha sido desarrollada una Lista Maestra de Equipamiento Mínimo; o

(ii) Helicópteros pequeños, aviones pequeños no potenciados por turbinas, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales ha sido desarrollada una Lista Maestra de Equipamiento Mínimo.

(2) Que los instrumentos y equipamientos inoperativos no:

(i) Son parte de los instrumentos y equipamiento para VFR diurno requeridos durante la Certificación Tipo de acuerdo con las regulaciones de aeronavegabilidad aplicables bajo las cuales la aeronave obtuvo su Certificado Tipo.

(ii) Son requeridos en la Lista de Equipos de la aeronave, o en la "Kinds of Operations Equipment List" para el tipo de operación de vuelo que está siendo realizada.

(iii) Son requeridos por la Sección 91.205 o por cualquier otra regla de esta Parte para la clase específica de operación de vuelo que está siendo realizada; o

(iv) Deban estar operativos por requerimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad; y

(3) Que los instrumentos y equipamientos inoperativos están:

(i) Removidos de la aeronave, la cabina de mando posee colocadas las placas correspondientes y los registros de mantenimiento fueron asentados de acuerdo con la Sección 43.9 de la Parte 43; o

(ii) Desactivados y con placas que indiquen "INOPERATIVO". Si la desactivación del instrumento o equipo inoperativo involucra mantenimiento, éste debe ser cumplido y asentado de acuerdo con la Parte 43; y

(4) Una aeronave con equipo o instrumentos inoperativos según se lo indica en el párrafo (d) de esta se considera que ha sido alterada de forma adecuada y aceptable, por la Autoridad Aeronáutica competente.

(e) Sin oponerse a ninguna otra previsión de esta Sección, una aeronave con instrumentos o equipamientos inoperativos puede ser operada bajo un Permiso Especial de Vuelo emitido de acuerdo con las Secciones 21.197 y 21.199 de la Parte 21.

91.215 Equipamiento y uso de ATC Transponder, e informador de altitud

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave en el espacio aéreo en el cual la República Argentina brinda servicios de tránsito aéreo, a menos que posea un equipo ATC transponder de a bordo de notificación de la altitud de presión que cumpla los requerimientos de performance y de medio ambiente de la OTE-C74c (Modo C) o una clase apropiada de la OTE-C112 (Modo S) .

(b) El equipamiento requerido en el párrafo (a) precedente, debe cumplir con el mantenimiento exigido en la Sección 91.413 de esta Parte y ser utilizado obligatoriamente por todas las aeronaves dentro de los espacios aéreos en los cuales los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina brinden servicio de control radar.

NOTA: Los espacios aéreos referidos en esta Sección se encuentran especificados en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina en su Parte ENR 2.1.

(c) Además de lo exigido en (b) de esta sección, todas las aeronaves que realicen vuelos en el espacio aéreo de jurisdicción de la República Argentina por encima de 3.000 pies de altura y que tengan su ATC transponder en servicio operativo, deberán operarlo en forma continua en Modo "C", con el código asignado por el Servicio de Control de Tránsito Aéreo o, si no fuera posible, en Modo A, código 2000, a fin de posibilitar la activación de los sistemas anticolidión de a bordo de las aeronaves que lo dispongan.

(d) Las aeronaves exclusivamente habilitadas para trabajo aéreo en la especialidad aeroaplicación, las afectadas a escuelas de vuelo (mientras sean utilizadas en instrucción de vuelo) y los planeadores no necesitan cumplir con el párrafo (a) de esta Sección. Las aeronaves que realizan operaciones de acuerdo con las Partes 121 y 135 de esta Regulación deberán cumplir con los requerimientos establecidos en dichas Partes.

91.217 Correspondencia entre los datos de altitud medidos con altímetro aneroide y comunicados automáticamente, y la referencia de altitud del piloto

(a) Ninguna persona puede operar un equipo de información automático de medición de altitud de presión asociado con una radiobaliza de radar/transpondedor:

(1) Cuando el control de tránsito aéreo le hubiera indicado que dicho equipo sea desactivado:

(2) A menos que, en el momento de ser instalado, dicho equipo haya sido controlado y calibrado para transmitir los correspondientes datos de altitud con un error de 37m (125 pies) (sobre la base de una

probabilidad del 95%) a partir del datum (nivel de referencia) indicado o calibrado del altímetro que se usa normalmente para mantener la altitud de vuelo, y habiendo sido dicho altímetro calibrado a una presión de referencia de 1013.25 HPa (760 mm / 29,92 pulgadas de mercurio), para altitudes desde el nivel del mar hasta la máxima operativa de la aeronave; o

(3) A menos que el altímetro y digitalizadores en ese equipamiento, cumplan los estándares establecidos en el OTE-C10b y el OTE-C88 respectivamente.

91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aviones civiles propulsados por turborreactores

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión civil de matrícula Argentina (o de matrícula extranjera operando con un Certificado de Aeronavegabilidad que ha sido Convalidado en la República Argentina), propulsado con turborreactores, a menos que esa aeronave esté equipada con un sistema o dispositivo aprobado de alerta de altitud que esté en condición operativa y cumpla con los requerimientos del párrafo (b) de esta Sección.

(b) Cada sistema o dispositivo de alerta de altitud requerido por el párrafo (a) de esta Sección, debe ser capaz de:

(1) Alertar al piloto de:

(i) La aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso) por medio de una secuencia de señales auditivas y visuales, con tiempo suficiente como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; o

(ii) La aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso), por medio de una secuencia de señales visuales, con suficiente tiempo como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; y cuando se desvía por encima o debajo de esa altitud preseleccionada, por una señal auditiva;

(2) Proveer las señales requeridas desde el nivel del mar hasta la mayor altura operativa aprobada para el avión en el cual éste se instaló;

(3) Preseleccionar altitudes en incrementos que estén en proporción con las altitudes a las cuales está operando la aeronave;

(4) Ser ensayado sin equipamiento especial para determinar si las señales de alerta están operando correctamente; y

(5) Aceptar la regulación necesaria de la presión barométrica si el sistema o dispositivo opera por presión barométrica. Sin embargo, para operaciones por debajo de 1000 m (3000 pies) sobre el nivel de tierra (AGL), el sistema o dispositivo sólo debe proveer una señal, visual o auditiva, para cumplir con este párrafo. Puede ser incluido un radioaltímetro para proveer la señal si el Explotador tiene un procedimiento aprobado de su uso para determinar DH o MDA, lo que corresponda (DH = Decisión Height = altura de decisión, MDA = Minimum Descent Altitude = Altitud Mínima de Descenso) .

(c) Cada Explotador a quien se aplique esta Sección debe establecer y asignar procedimientos para el uso del sistema o dispositivo de alerta de altitud, y cada miembro de la tripulación debe cumplir con aquellos procedimientos asignados a él.

(d) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a la operación de aviones que posean Certificado Experimental, o a la operación de una aeronave para los siguientes propósitos:

(1) Traslado de un avión adquirido recientemente desde el lugar donde se toma posesión, hasta un lugar donde sea instalado el dispositivo o sistema de alerta.

(2) Continuar un vuelo como se planteó originalmente, si el dispositivo o el sistema de alerta de altitud se torna inoperativo luego del despegue del avión; no obstante, el vuelo no puede proseguir desde un lugar donde pueda hacerse la reparación o reemplazo, para solucionar el problema.

(3) Transportar el avión con el sistema o dispositivo de alerta inoperativo desde un lugar donde la reparación o reemplazo no pueda ser hecho, hasta un lugar donde sí pueda hacerse.

(4) Conducir un vuelo de prueba de aeronavegabilidad del avión.

(5) Transportar un avión hacia un lugar fuera de la República Argentina con el propósito de matricularlo en un país extranjero.

(6) Llevar a cabo una demostración de la operación del avión con el propósito de venta.

(7) Entrenamiento de tripulaciones de vuelo extranjeras en la operación del avión previo al traslado a un lugar fuera de la República Argentina con el propósito de su matriculación en un país extranjero.

91.221 Equipamiento del sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS/TCAS)

(a) Todo Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión instalado en una aeronave civil matriculada en la República Argentina, debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) Todas las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en el cual la República Argentina brinda servicios de tránsito aéreo y estén equipadas con un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS/TCAS) en condiciones de operación lo deben mantener encendido y operando.

91.223 Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (GPWS/TAWS)

(a) Excepto lo prescripto en el párrafo (b) de esta sección, todos los aviones matriculados en la República Argentina, con motores potenciados a turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a 15000 Kg. o con una configuración de más de 30 asientos de pasajeros, deberán estar equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno.

(b) A partir del 01 de enero de 2007, todos los aviones matriculados en la República Argentina, con motores potenciados a turbina, con una configuración de 10 o más asientos de pasajeros, estarán equipados con un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS), que como mínimo cumpla los requerimientos para Clase B, en la Orden Técnica Estándar OTE-C151.

(c) A partir del 31 de diciembre de 2010, todos los aviones matriculados en la República Argentina, con motores potenciados a turbina, con una configuración de 6 o más asientos de pasajeros, estarán equipados con un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS), que como mínimo cumpla los requerimientos para Clase B, en la Orden Técnica Estándar OTE-C151.

(d) Para el sistema de advertencia de la proximidad del terreno requerido por esta Regulación, el Manual de Vuelo del avión contendrá:

(1) Procedimientos apropiados para:

(i) El uso del equipamiento;

(ii) El correcto empleo del equipamiento por parte de la tripulación de vuelo; y

(iii) Desactivación en la condición de emergencia y anormal;

(2) Un croquis de todas las fuentes de entrada que deben estar operando.

(e) Ninguna persona puede desactivar un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno requerido por esta Regulación, excepto en conformidad con el procedimiento contenido en el Manual de Vuelo del avión.

(f) Siempre que un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno requerido por esta Sección sea desactivado, deberá realizarse una anotación en el registro de mantenimiento del avión que incluya la fecha y hora de la desactivación

91.224 al 91.299 Reservado.

SUBPARTE D — OPERACIONES DE VUELO ESPECIALES

Secc. Título

91.301 Reservado.

91.303 Vuelo acrobático.

91.305 Areas de vuelo de prueba.

91.307 Paracaídas y paracaidismo.

91.309 Remolque de planeadores.

91.311 Remolques distintos a los de la Sección 91.309.

91.313 Aeronaves civiles en Categoría Restringida: limitaciones de operación.

91.315 Aeronaves civiles Categoría Limitada: limitaciones de operación.

91.317 Aeronaves civiles certificadas provisoriamente: limitaciones de operación.

91.319 Aeronaves con Certificado Experimental: limitaciones de operación.

91.321 Reservado.

91.323 Reservado.

91.325 Aeronaves de Categoría Primaria: limitaciones de operación.

91.326 al 91.399. Reservado.

91.301 Reservado.

91.303 Vuelo acrobático

(a) Ninguna persona podrá utilizar una aeronave para realizar vuelos acrobáticos que constituyan peligro para el tránsito aéreo, o para las personas o bienes propios y ajenos.

(b) Prevención de daños: Ninguna persona podrá utilizar una aeronave para realizar vuelos acrobáticos sobre aglomeraciones de edificios, en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre, a menos que se obtenga el correspondiente permiso de la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Otras limitaciones: Sin autorización especial, no pueden efectuarse vuelos acrobáticos:

(1) A menos de 600 metros (2000 pies) de altura sobre el obstáculo más elevado situado en la superficie terrestre.

(2) En condiciones meteorológicas que no sean absolutamente visuales (VMC) .

(3) Dentro de espacios aéreos controlados.

(d) Para el propósito de esta Sección, un vuelo acrobático significa toda maniobra intencional que involucre un cambio abrupto en la actitud de la aeronave, una actitud o aceleración anormales de la misma, no necesarias para un vuelo normal.

91.305 Areas de vuelo de prueba

(a) Ninguna persona puede efectuar un vuelo de prueba en una aeronave, excepto sobre aguas abiertas, o sobre áreas no densamente pobladas, que tengan tránsito aéreo reducido.

91.307 Paracaídas y paracaidismo

(a) Excepto en casos de emergencia, el descenso en paracaídas, deberá contar con la autorización pertinente y ajustarse a las condiciones prescriptas por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) Ningún piloto de una aeronave civil puede llevar un paracaídas para su uso en caso de emergencia de la aeronave, a menos que sea de un tipo aprobado, y

(1) Si es del tipo asiento (velamen en espalda), haya sido plegado por un plegador certificado o un instructor de paracaidismo habilitado, adecuadamente calificados dentro de los 120 (ciento veinte) días precedentes; o

(2) Si es de algún otro tipo, haya sido plegado por un plegador certificado o un instructor de paracaidismo habilitado, adecuadamente calificado;

(i) Dentro de los 120 (ciento veinte) días precedentes si el velamen, cuerdas, y arneses, están compuestos exclusivamente de nylon, o rayón, u otra fibra sintética similar; o material que posea una sólida resistencia al daño por moho u otros hongos, o agentes descomponedores que se propagan en ambientes húmedos; o

(ii) Dentro de los 60 (sesenta) días precedentes, si cualquier parte del paracaídas está compuesta por seda u otra fibra natural o materiales no especificados en el párrafo (b) (2) (i) de esta Sección.

(3) Haya sido inspeccionado dentro de los 12 (doce) meses calendarios precedentes por un plegador certificado o instructor de paracaidismo adecuadamente calificado, y se mantenga actualizado el registro correspondiente.

(c) Excepto en una emergencia, ningún piloto al mando puede permitir que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave dentro de la República Argentina; excepto en concordancia con la Parte 105 de estas Regulaciones.

(d) A menos que cada ocupante de una aeronave use un paracaídas aprobado, ningún piloto de una aeronave civil transportando personas (distintas a la de la tripulación) puede ejecutar cualquier maniobra intencional que exceda:

(1) En inclinación, los 60° respecto del horizonte.

(2) En cabeceo, más de 30° (nariz arriba o nariz abajo) respecto del horizonte.

(e) El párrafo (d) de esta Sección no es aplicable a:

(1) Vuelos de inspección para la habilitación o evaluación de pilotos.

(2) Tirabuzones u otras maniobras de vuelo requeridas por las regulaciones para habilitación o evaluación, cuando están realizados por un instructor de vuelo habilitado.

(f) Para el propósito de esta Sección, "Paracaídas aprobados" significa:

(1) Un paracaídas fabricado según un certificado tipo u orden técnica estándar (OTE C-23) ; o

(2) Un paracaídas militar personal, identificado según las normas militares, un número de orden, o cualquier designación o número de especificación militar.

91.309 Remolque de planeadores

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil remolcando a un planeador, a menos que:

(1) El piloto al mando de la aeronave remolcadora esté calificado y autorizado según la Parte 61 de estas RAAC.

(2) La aeronave de remolque esté equipada con un gancho de remolque aprobado e instalado de una manera aprobada por la Autoridad Aeronáutica competente.

(3) La sogá/cable de remolque utilizada tenga una resistencia a la rotura no menor del 80% del peso máximo operativo certificado del planeador y no mayor que el doble de dicho peso operativo. Sin embargo, la sogá/cable de remolque, puede tener una resistencia a la rotura mayor de 2 veces el peso máximo operativo certificado si:

(i) Tiene instalado un fusible de seguridad en el punto de amarre de la sogá/cable de remolque al planeador, con una resistencia a la rotura no menor del 80% del peso máximo operativo certificado del planeador, y no mayor que el doble de dicho peso; y

(ii) Tiene instalado un fusible de seguridad en el punto de amarre de la sogá/cable de remolque a la aeronave remolcadora con una resistencia a la rotura mayor, pero no más que el 25% más grande que el correspondiente al fusible instalado en el otro extremo de la línea, en el planeador, no debiendo ser en ningún caso superior al doble del peso máximo operativo certificado del planeador.

(4) Antes de conducir una operación de remolque dentro de una zona de control, o antes de realizar cada vuelo de remolque dentro de la misma, el piloto al mando debe notificar al control de tránsito aéreo de jurisdicción, si esto es requerido por el mismo.

(5) Los pilotos de la aeronave remolcadora y del planeador deben acordar sobre un plan general de acción incluyendo: señal de despegue y liberación, y velocidades y procedimientos de emergencia para cada piloto.

(c) Ningún piloto de aeronave civil puede soltar intencionalmente la sogá de remolque después de liberar el planeador, de modo tal que pueda dañar o poner en peligro la vida o propiedades de terceros.

91.311 Remolques distintos a los de la Sección 91.309

(a) Ningún piloto de un avión civil puede remolcar cualquier objeto con ese avión (distintos a aquellos de la Sección 91.309 de esta Parte) excepto que esté de acuerdo con los términos del Certificado de Permiso emitido por la Autoridad Aeronáutica competente.

91.313 Aeronaves civiles en Categoría Restringida: limitaciones de operación

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave de Categoría Restringida;

(1) Para un fin que no sea aquel propósito especial para el cual la aeronave está certificada.

(2) En una operación distinta a aquella que sea necesaria para cumplir con el trabajo o actividad directamente asociada con ese propósito especial.

(b) Para el propósito del párrafo (a), la operación de una aeronave civil de Categoría Restringida para proveer entrenamiento a tripulaciones de vuelo en una operación de propósito especial para la cual la aeronave está certificada, es considerada como una operación para dicho propósito especial.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Restringida transportando personas o propiedades por retribución o alquiler. Para el propósito de este párrafo, una operación de propósito especial involucrando el transporte de personas o materiales necesarios para el cumplimiento de esa operación, como ser: rociado, siembra, espolvoreo, remolque de carteles (incluyendo transporte de personas o materiales al lugar de aquella operación), y la operación de entrenamiento de vuelo de la tripulación para el propósito especial requerido, no se considera transporte de personas o propiedades por retribución o alquiler.

(d) Ninguna persona puede volar en una aeronave civil de categoría restringida, a menos que esa persona:

(1) Sea miembro de la tripulación;

(2) Sea miembro de la tripulación a entrenar;

(3) Realice una función esencial en conexión con la operación de propósito especial para la cual la aeronave ha sido certificada;

(4) Sea necesaria para el cumplimiento del trabajo o actividad directamente asociada con aquel propósito especial.

(e) Excepto cuando se opere en concordancia con los términos y condiciones del Certificado de Permiso o las limitaciones operativas especiales emitidas por la Autoridad Aeronáutica competente, ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Restringida dentro de la República Argentina:

- (1) Sobre un área densamente poblada.
- (2) En una ruta aérea congestionada; o
- (3) Cerca de un aeropuerto donde se desarrollen operaciones de transporte de pasajeros.

(f) Una solicitud para un Certificado de Excepción según el párrafo (e) de esta Sección, se hace en el formulario y de la manera prescripta por la Autoridad Aeronáutica competente.

(g) Esta Sección no se aplica para las operaciones de carga externa de los helicópteros civiles que no transportan pasajeros, las que están regidas por la Parte 133 de esta Regulación.

(h) Ninguna persona puede operar un avión civil pequeño de Categoría Restringida, fabricado después del 18 de julio de 1978, a menos que tenga instalado en cada asiento delantero arneses de hombro aprobados. Los mismos deben ser diseñados para proteger a cada ocupante de heridas serias en la cabeza cuando el ocupante experimenta las fuerzas de inercia últimas especificadas en la Sección 23.561 (b) (2) de la Parte 23. La instalación del arnés de hombro en cada puesto de los miembros de la tripulación, cuando estos están sentados y con cinturón de seguridad y arneses de hombro ajustados, debe permitirle realizar todas las funciones necesarias para la operación en vuelo.

Para los propósitos de este párrafo:

(1) La fecha de fabricación de un avión es la fecha de los registros de aceptación de la inspección que indican que ese avión está completo y cumple con los datos de diseño del Certificado Tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente; y

(2) Un asiento delantero es un asiento localizado en la estación de un miembro de la tripulación, o cualquier asiento localizado a los costados de tal asiento.

91.315 Aeronaves civiles Categoría Limitada: limitaciones de operación

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Limitada transportando personas o propiedades por retribución o alquiler.

91.317 Aeronaves civiles certificadas provisoriamente: limitaciones de operación

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente a menos que esa persona pueda obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Provisorio de acuerdo con la Sección 21.213 de la Parte 21.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente fuera de la República Argentina a menos que esa persona tenga una autorización específica de la Autoridad Aeronáutica competente y de cada país extranjero involucrado.

(c) A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente en transporte aéreo.

(d) A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente excepto:

- (1) En conexión directa con la Certificación Tipo o Certificación Tipo Suplementaria.
- (2) Para entrenamiento de tripulación de vuelo que incluya, operaciones simuladas de transporte aéreo.
- (3) Para vuelo de demostración realizado por el fabricante para compradores potenciales;
- (4) Para investigación de mercado por el fabricante.
- (5) Para chequeo en vuelo de instrumentos, equipamiento y accesorios, que básicamente no afectan la aeronavegabilidad básica de la aeronave; o
- (6) Para ensayos en condiciones de servicio de la aeronave.

(e) Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá operarla dentro de las limitaciones prescriptas exhibidas en la aeronave, o incluidas en el Manual de Vuelo Provisorio de la aeronave u otro documento apropiado.

(1) Sin embargo, cuando se opere en conexión directa con la Certificación Tipo o Certificación Tipo Suplementaria de la aeronave, esa persona deberá operarla bajo las limitaciones de operación para una aeronave experimental de la Sección 21.191 de la Parte 21, y, cuando realice ensayos de vuelo, deberá operarla de acuerdo con los requerimientos de la Sección 91.305 de esta Subparte.

(2) Para el caso que se opere en conexión directa con la legitimación del Certificado Tipo o Certificado Tipo Suplementario otorgado por la Autoridad del país de certificación original de la aeronave, esa persona deberá operarla bajo las limitaciones fijadas por estas Regulaciones para la aeronave de que se trate y las que la Autoridad Aeronáutica competente considere necesarias para casos particulares.

(f) Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá establecer procedimientos aprobados para:

- (1) La utilización y guía del personal de tierra y de vuelo cuando se opere bajo esta Sección; y
- (2) La operación dentro y fuera de los aeropuertos donde sean necesarios despegues y aproximaciones sobre áreas densamente pobladas. Ninguna persona puede operar esa aeronave excepto en cumplimiento con los procedimientos aprobados.

(g) Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá asegurarse que cada miembro de la tripulación de vuelo este certificado apropiadamente y posea conocimientos adecuados de, y estén familiarizados con, las aeronaves y los procedimientos a ser utilizados por esos tripulantes.

(h) Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá mantenerla como sea requerido por las regulaciones aplicables y como sea prescripto especialmente por la Autoridad Aeronáutica competente.

(i) Cuando el fabricante, o la Autoridad Aeronáutica competente, determine que es necesario un cambio en el diseño, construcción, u operación a fin de garantizar una operación segura, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente hasta que ese cambio sea realizado y aprobado. La Sección 21.99 de la Parte 21 se aplica a las operaciones según esta Sección.

(j) Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente:

(1) Puede transportar en esa aeronave sólo personas que tengan algún tipo de interés en las operaciones permitidas por esta Sección o que sean autorizadas específicamente por el fabricante y la Autoridad Aeronáutica competente; y

(2) Deberá informar a cada persona transportada que esa aeronave posee una certificación provisoria.

(k) La Autoridad Aeronáutica competente puede prescribir limitaciones o procedimientos adicionales que considere necesarios, incluyendo limitaciones en la cantidad de personas que pueden ser transportadas en la aeronave.

91.319 Aeronaves con Certificado Experimental: limitaciones de operación

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un Certificado Experimental:

- (1) Para un propósito distinto para el cual dicho certificado fue emitido; o
- (2) Para transportar personas o propiedades por retribución o alquiler.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave que posea un Certificado Experimental fuera del área asignada por la Autoridad Aeronáutica competente hasta que demuestre que:

(1) La aeronave es controlable a través de todo su rango normal de velocidades y a través de todas las maniobras a ser ejecutadas; y

(2) La aeronave no posee características de operación o de diseño peligrosas.

(c) A menos que sea autorizado de otra forma por la Autoridad Aeronáutica competente por medio de limitaciones especiales de operación, ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un Certificado Experimental sobre áreas densamente pobladas, o en una ruta aérea congestionada. La Autoridad Aeronáutica competente puede emitir limitaciones especiales de operaciones para una aeronave en particular que le permita despegar y aterrizar sobre un área densamente poblada, o una ruta aérea congestionada, de acuerdo con los términos y condiciones especificadas en la autorización en el interés de la seguridad de la actividad aerocomercial.

(d) Cada persona operando una aeronave civil con Certificado Experimental deberá:

- (1) Advertir a toda persona transportada de la naturaleza experimental de la aeronave.
- (2) Operar solamente bajo VFR diurno, a menos que sea autorizado específicamente de otra manera por la Autoridad Aeronáutica competente; y

(3) Notificar a la torre de control de Tránsito Aéreo de la naturaleza experimental de la aeronave cuando se opere la aeronave dentro o fuera de aeropuertos con torres de control operativas.

(e) La Autoridad Aeronáutica competente puede prescribir las limitaciones adicionales que considere necesarias, incluyendo limitaciones sobre las personas que pueden ser transportadas en la aeronave.

91.321 Reservado.

91.323 Reservado

91.325 Aeronaves de Categoría Primaria: limitaciones de operación

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave Categoría Primaria transportando personas o propiedades por remuneración, contrato, o compensación.

(b) Reservado.

91.326 al 91.399 Reservado

SUBPARTE E — MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

Secc. Título

91.401 Aplicación

91.403 Generalidades.

91.405 Requerimientos de mantenimiento.

91.407 Operaciones después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración.

91.409 Inspecciones.

91.410 Requerimientos de mantenimiento especial.

91.411 Inspecciones y prueba de sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.

91.413 Inspecciones y pruebas del transponder ATC.

91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves.

91.417 Registros de mantenimiento.

91.419 Transferencia de registros de mantenimiento.

91.421 Registro de mantenimiento de motores reconstruidos.

91.423-499 Reservado

91.401 Aplicación

(a) Esta Subparte prescribe las reglas que gobiernan el mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteración, de las aeronaves civiles de matrícula argentina, operando dentro o fuera de la República Argentina.

(b) Las Secciones 91.405, 91.411, 91.417 y 91.419 de esta Subparte no se aplican a aeronaves mantenidas de acuerdo con un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada, como los que están previstos en las Partes 121 o Sección 135.411 (a) (2) de la Parte 135.

(c) Reservado.

91.403 Generalidades

(a) El propietario o Explotador de una aeronave es el responsable primario de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, incluyendo el cumplimiento de la Parte 39.

(b) Ninguna persona puede realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones en una aeronave, que no sean las que están prescritas en esta Subparte y otras aplicables, incluyendo la Parte 43.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave para la cual el Fabricante haya emitido un Manual de Mantenimiento o Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada que contengan una Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, a menos que:

(1) Se haya cumplido con los tiempos mandatorios de reemplazo, intervalos de inspección estructurales y procedimientos conexos especificados en esa Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad, así como también, con los tiempos de reemplazo o de recorrida general de acuerdo con las instrucciones del Fabricante, o

(2) Se haya cumplido con los intervalos de inspección alternativos y procedimientos conexos, prescritos en las Especificaciones de Operación aprobadas por la Autoridad Aeronáutica competente bajo la Parte 121 ó 135; o de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo la Sección 91.409 (e) de esta Parte.

91.405 Requerimientos de mantenimiento

(a) Cada propietario u Explotador de una aeronave:

(1) Deberá hacer que la aeronave sea inspeccionada como indica esta Subparte E, y deberá hacer que sean solucionadas las discrepancias entre las inspecciones requeridas, como indica la Parte 43, excepto por lo previsto en el párrafo (3) de esta Sección;

(2) Deberá asegurar que el personal de mantenimiento haga las anotaciones apropiadas en los registros de mantenimiento de la aeronave indicando que ésta ha sido aprobada para su retorno al servicio;

(3) Deberá hacer que cualquier instrumento o ítem de equipamiento que pueda estar inoperativo, según la Sección 91.213 (d) (2) de esta Parte, sea reparado, reemplazado, removido o inspeccionado en la próxima inspección requerida; y

(4) Cuando la lista de discrepancias incluye instrumentos o equipamiento inoperativos, deberá asegurar que una placa ha sido instalada como lo requiere la Sección 43.11 de la Parte 43.

91.407 Operaciones después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción, o alteración

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave que ha estado sometida a mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración, a menos que:

(1) Dicha aeronave haya sido aprobada para ser retornada al servicio por una persona autorizada bajo lo regulado por la Sección 43.7 de la Parte 43; y

(2) Se hayan efectuado las anotaciones en los registros de mantenimiento, requeridos por la Sección 43.9 ó 43.11 de la Parte 43, según corresponda.

(b) Ninguna persona puede transportar a una persona (distinta de la tripulación) en una aeronave que ha sido mantenida, reconstruida, o alterada de una manera que pueda haber cambiado apreciablemente sus características de vuelo, o afectado substancialmente su operación en vuelo, hasta que un piloto debidamente habilitado para la aeronave, con licencia de piloto privado como mínimo, vuele la aeronave, realice un chequeo operacional en vuelo del mantenimiento ejecutado o de las alteraciones realizadas, y registre el vuelo en los historiales de la aeronave.

(c) La aeronave no debe efectuar el vuelo requerido en el párrafo (b) de esta Sección hasta que se demuestre en forma concluyente a través de pruebas en tierra, inspecciones, o ambas cosas, que el mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción, o alteración, no han cambiado apreciablemente las características de vuelo o afectado substancialmente la operación en vuelo de la aeronave.

91.409 Inspecciones

(a) Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que, ésta haya sido sometida a:

(1) Una Inspección Anual de acuerdo con la Parte 43 de estas Regulaciones dentro de los 12 meses calendarios precedentes y haya sido aprobada para ser retornada al servicio por una persona autorizada según la Sección 43.7 de la Parte 43 y a una Inspección de 100 hs. dentro de las 100 hs. precedentes, de acuerdo con las instrucciones del Fabricante y de la Parte 43 de esta Regulación o

(2) Una inspección para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad de acuerdo con la Parte 21.

NOTA 1: El vencimiento de los 12 meses calendarios operará el último día hábil del mes de vencimiento que figura en el Certificado de Aeronavegabilidad.

NOTA 2: La limitación de 100 horas puede ser excedida en no más de 10 horas, si es necesario, para llegar a un lugar en el cual pueda ser cumplimentada la inspección. No obstante, el exceso de tiempo debe ser incluido en el cómputo de las próximas 100 hs. de tiempo en servicio.

(b) Excepto como está prescrito en el párrafo (c) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave transportando a cualquier persona (distinta de la tripulación) por arrendamiento, ni puede dar instrucción de vuelo por arrendamiento en una aeronave provista por esa persona, a menos que se cumpla con el Programa de Inspección recomendado por el Fabricante.

(c) Los párrafos (a) y (b) de esta Sección no se aplican a:

(1) Una aeronave que posea un permiso especial de vuelo, un Certificado de Aeronavegabilidad Provisorio o un Certificado Experimental vigente.

(2) Una aeronave inspeccionada de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo la Parte 135 e identificada en esa forma por su matrícula en las Especificaciones de Operación del Explotador que posee el programa de inspección aprobado; o

(3) Una aeronave sujeta a los requerimientos de los párrafos (d) o (e) de esta Sección;

(4) Helicópteros potenciados a turbinas, cuando el Explotador elija inspeccionar ese helicóptero de acuerdo con el párrafo (e) de esta Sección.

(d) Inspección progresiva. Todo propietario o Explotador de una aeronave que desee usar un programa de inspección progresivo, debe presentar una solicitud escrita a la Autoridad Aeronáutica competente, y deberá proveer:

(1) Un Ingeniero o Técnico Aeronáutico con título habilitante, y un Taller Aeronáutico de Reparación certificado, o el fabricante de la aeronave, para supervisar o dirigir dicha inspección progresiva.

(2) Un manual de procedimientos de inspección actualizado disponible y comprensible para el personal de pilotos y mantenimiento, conteniendo en detalle:

(i) Una explicación de la inspección progresiva, incluyendo las responsabilidades de la continuidad de la inspección, la confección de informes y la conservación de registros y del material técnico de referencia;

(ii) El programa de inspección, especificando los intervalos en horas o días de cuándo deben ser ejecutadas las inspecciones detalladas y de rutina, e incluyendo instrucciones para exceder un intervalo de inspección por no más de 10 hs mientras se encuentre en vuelo hacia donde se realizará la tarea, y para cambiar los intervalos de inspección basados en la experiencia en servicio;

(iii) Los modelos de los formularios de las inspecciones detalladas y de rutina e instrucciones para su uso; y

(iv) Los modelos de los reportes y registros e instrucciones para su uso;

(3) El suficiente espacio para el alojamiento, y el equipamiento requerido para el desmontaje que sea necesario, y para la apropiada inspección de la aeronave; y

(4) La información técnica apropiada y actualizada para la aeronave.

La frecuencia y detalle de la inspección progresiva deberá prever la inspección completa del avión dentro de cada período de 12 meses calendarios, y deberá estar en conformidad con las recomendaciones del fabricante, experiencia en el servicio, y la clase de operación en la cual la aeronave es empleada. El programa de inspección progresiva debe asegurar que la aeronave, en todo momento, será aeronavegable y conformará todas las especificaciones de la Autoridad Aeronáutica competente aplicables a esa aeronave, los datos del Certificado Tipo aplicable, las Directivas de Aeronavegabilidad y todo otro dato aprobado.

Si la inspección progresiva es discontinuada, el propietario u Explotador notificará inmediatamente por escrito a la Autoridad Aeronáutica competente de la interrupción.

Después de la interrupción, la primera inspección anual bajo la Sección 91.409 (a) (1) de esta Parte debe realizarse dentro de los 12 meses calendarios posteriores a la última inspección completa de la aeronave cumplida bajo el programa de inspección progresiva. La inspección de 100 hs., de acuerdo con la Sección 91.409 (a) (1) de esta Parte, deberá realizarse dentro de las 100 hs. posteriores a esa inspección completa. Una inspección completa de la aeronave, con el propósito de determinar cuándo la inspección anual o de 100 hs. debe ser realizada, requiere una inspección detallada de la aeronave y de todos sus componentes de acuerdo con la inspección progresiva. Una inspección de rutina de la aeronave y una inspección detallada de varios componentes no es considerada una inspección completa.

(e) Aviones grandes, aviones multimotores propulsados por turborreactores, aviones multimotores propulsados por turbohélices y helicópteros propulsados por turbina. Ninguna persona puede operar una aeronave de las descritas anteriormente, a menos que se cumplan en la aeronave con los tiempos de reemplazo para las partes con vida limitada, indicados en las especificaciones de la aeronave, en las especificaciones de su Certificado Tipo, u otros documentos aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente, incluyendo la estructura, motor, hélices, rotores, accesorios, componentes, equipo de supervivencia y equipo de emergencia, y se la inspeccione de acuerdo con un programa de inspección elegido bajo lo establecido en el párrafo (f) de esta Sección, excepto que el propietario o Explotador de un helicóptero potenciado por turbina, puede elegir usar las inspecciones previstas en las Secciones 91.409 (a), (b), (c) o (d) de esta Parte, en lugar de una opción de inspección de la Sección 91.409 (f) de esta Parte.

(f) Selección de programas de inspección según el párrafo (e) de esta Sección. El propietario o Explotador registrado de cada avión o helicóptero potenciado con turbina descrita en el párrafo (e) de esta Sección, debe seleccionar, identificar en los registros de mantenimiento de la aeronave, y utilizar uno de los siguientes programas para la inspección de la aeronave:

(1) Un Programa de Inspección de Aeronavegabilidad Continuada, que sea parte de un Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada, utilizado actualmente por una persona poseedora de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos emitido según la Parte 121 ó 135 y operando esa marca y modelo de aeronave según la Parte 121, u operando esa marca y modelo bajo la Parte 135, y manteniéndola bajo la Sección 135.411 (a) (2) de la Parte 135.

(2) Un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado según la Sección 135.419 de la Parte 135 y actualmente utilizado por una persona poseedora de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos emitido bajo la Parte 135 de estas Regulaciones.

(3) Un Programa de Inspección Actualizado recomendado por el fabricante.

(4) Algún otro Programa de Inspección, establecido por el propietario o Explotador registrado del avión o helicóptero potenciado a turbina, y aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente según párrafo (g) de esta Sección. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica competente puede requerir revisión de este Programa de Inspección de acuerdo con las previsiones de la Sección 91.415 de esta Parte.

Cada Explotador deberá incluir en el programa seleccionado, el nombre y el domicilio de la persona responsable de programar las inspecciones requeridas por el programa, y hará que una copia de aquel programa esté disponible para las personas que realicen las inspecciones en la aeronave y, a requerimiento, para la Autoridad Aeronáutica competente.

(g) Programa de inspección aprobado según el párrafo (e) de esta Sección. Cada Explotador de un avión o helicóptero potenciado a turbina, que pretendiera establecer o cambiar un Programa de Inspección Aprobado por párrafo (f) (4) de esta Sección, deberá remitir el programa para aprobación a la Autoridad Aeronáutica competente. El programa deberá presentarse por escrito, por duplicado, e incluir, al menos, la siguiente información:

(1) Instrucciones y procedimientos para la conducción de inspecciones, para la marca y modelo particular de avión o helicóptero potenciado a turbina, incluyendo los ensayos y verificaciones necesarias. Las instrucciones y procedimientos deben establecer en detalle las partes y áreas de la estructura, motores, hélices, rotores, componentes y accesorios, incluyendo equipos de supervivencia y de emergencia, requeridos para ser inspeccionados.

(2) Una programación para la realización de las Inspecciones que deben ser realizadas según el programa, expresadas en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de operaciones del sistema, o cualquier combinación de los mismos.

(h) Cambios de un programa de inspección a otro. Cuando un Explotador cambia de un programa de inspección según el párrafo (f) de esta Sección a otro, el tiempo en servicio, tiempo calendario o ciclos de

operación acumulados bajo el programa previo deberán ser aplicados a la determinación de los tiempos de cumplimiento de las inspecciones según el nuevo programa.

(i) En caso de no realizarse una inspección anual o una inspección completa cuando se trate de un programa de inspección progresiva, dentro de los 12 meses calendarios, el propietario o Explotador de la aeronave, debe solicitar a la Autoridad Aeronáutica competente la remisión del Certificado de Aeronavegabilidad según lo establecido en la Parte 21, Subparte H.

91.410 Requerimientos de Mantenimiento Especial

(a) Ninguna persona puede operar un avión British Aerospace Modelo BAC 1-11, Boeing Modelo 707, 727, 737 ó 747, Mc Donnell Douglas Modelo DC-9/MD-80, Fokker Modelo F28 más allá del tiempo de cumplimiento de los ciclos de vuelo especificados a continuación o del 01 de enero de 2006, lo que ocurra más tarde, a menos que hayan sido aprobadas las pautas de evaluación de reparaciones aplicables a las zonas presurizadas del fuselaje (recubrimiento del fuselaje, recubrimiento de puertas y almas de las cuerdas de presión) por la Autoridad Aeronáutica y dichas pautas sean incorporadas en su programa de inspección.

(1) Para todos los modelos de British Aerospace BAC1-11, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 60.000 ciclos.

(2) Para todos los modelos de Boeing 707, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 15.000 ciclos.

(3) Para todos los modelos de Boeing 727, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 45.000 ciclos.

(4) Para todos los modelos de Boeing 737, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 60.000 ciclos.

(5) Para todos los modelos de Boeing 747, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 15.000 ciclos.

(6) Para todos los modelos de Mc Donnell Douglas DC-9/MD-80, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 60.000 ciclos.

(7) Para el Fokker F-28 Modelos 1000, 2000, 3000 y 4000, el tiempo de cumplimiento en ciclos de vuelo, es de 60.000 ciclos.

(b) Después del 16 de Diciembre de 2006, ninguna persona puede operar un avión de categoría transporte, con motores propulsados por turbina, con certificado tipo original emitido después del 1° de enero de 1958, ya sea con una capacidad máxima de 30 pasajeros o más, o con una capacidad de carga paga máxima de 3400 Kg. o más, a menos que las instrucciones de mantenimiento e inspección del sistema del tanque de combustible estén incorporadas en su programa de inspección. Estas instrucciones deben ser aplicadas a la configuración real de los sistemas de tanques de combustible de cada avión afectado y debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

91.411 Inspecciones y prueba de sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud.

(a) Ninguna persona puede operar un avión o un helicóptero en el espacio aéreo controlado bajo Reglas de vuelo por Instrumentos (IFR) a menos que:

(1) Dentro de los 24 meses calendarios precedentes, cada sistema de presión estática, cada altímetro y cada sistema automático de información de altitud de presión, haya sido probado, inspeccionado y determinado que cumple con el Apéndice E de la Parte 43.

(2) Excepto para el uso de válvulas de drenaje del sistema y válvulas de presión estática alternativa, a continuación de cualquier apertura y cierre de los sistemas de presión estática, el sistema haya sido probado e inspeccionado y se determine que cumple con el párrafo (a), y los Apéndices E y F de la Parte 43; y

(3) A continuación de la instalación o del mantenimiento del sistema de información automático de altitud de presión del transponder ATC, donde podrían ser introducidos errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado, y determinado que cumple con el párrafo (c) del Apéndice E de la Parte 43.

(b) Las pruebas requeridas por el párrafo (a) de esta Sección deben ser conducidas por:

(1) El fabricante del avión o helicóptero sobre el cual las pruebas e inspecciones van a ser llevadas a cabo.

(2) Un taller aeronáutico de reparaciones certificado y apropiadamente equipado para ejecutar esas funciones, y que posea:

(i) Una habilitación para instrumentos, Clase I;

(ii) Una habilitación para instrumentos Clase I limitada a la marca y modelo del instrumento a ser probado

(iii) Una habilitación en Categoría Limitada, apropiada para la prueba a ser llevada a cabo;

(iv) Una habilitación para célula con los alcances correspondientes al avión, o al helicóptero, a ser probado; o

(3) Un poseedor de un Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada, como está previsto en la Parte 121 o Sección 135.411 (a) (2) de la Parte 135.

(c) Los altímetros y equipos de aviso de altitud, aprobados bajo una Orden Técnica Standard, se consideran probados e inspeccionados a partir de la fecha de su fabricación.

(d) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en el espacio aéreo controlado, a una altitud por encima de la máxima altitud a la cual los altímetros y los sistemas automáticos de información de altitud del avión o helicóptero han sido probados.

91.413 Inspecciones y pruebas del transponder ATC

(a) Ninguna persona puede usar un transponder ATC que cumpla con lo especificado en la Sección 91.215 (a), 121.345 (c), ó 135.143 (c) de las correspondientes Partes a menos que dentro de los 24 meses calendarios precedentes, aquel transponder ATC haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con el Apéndice F de la Parte 43; y

(b) Posteriormente a cualquier instalación, o mantenimiento, sobre un transponder ATC donde podrían introducirse errores de correspondencia de datos, el sistema integrado haya sido probado, inspeccionado, y se haya verificado que cumple con el párrafo (c), Apéndice F de la Parte 43.

(c) Las pruebas e inspecciones especificadas en esta Sección deben ser conducidas por:

(1) Un taller aeronáutico de reparación certificado, equipado apropiadamente para ejecutar aquellas funciones y que posea:

(i) Una habilitación para radio, Clase III;

(ii) Una habilitación para radio Clase III limitada a la marca y modelo del transponder a ser probado;

(iii) Una habilitación en Categoría Limitada, apropiada para la prueba a ser ejecutada o

(2) Un poseedor de un Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada, como está previsto en la Parte 121 o Sección 135.411 (a) (2) de la Parte 135; o

(3) El fabricante de la aeronave, sobre la cual está instalado el transponder a ser probado; siempre que éste haya sido instalado por aquel fabricante.

91.415 Cambios de los programas de inspección de aeronaves

(a) Siempre que la Autoridad Aeronáutica competente encuentre que son necesarias revisiones a un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado, según la Sección 91.409 (f) (4) de esta Parte, para la adecuada continuidad del programa, el Explotador o propietario deberá, después de ser notificado por la Autoridad Aeronáutica competente, realizar todo cambio en el programa que la Autoridad Aeronáutica considere necesario.

(b) El propietario o Explotador puede peticionar a la Autoridad Aeronáutica competente el reconsiderar el aviso, o notificación, para realizar cualquier cambio en el programa de acuerdo con el párrafo (a) de esta Sección.

(c) La petición debe ser presentada ante la Autoridad Aeronáutica competente dentro de los 30 días posteriores al que el poseedor del certificado recibió la notificación.

(d) Excepto en el caso de una emergencia que requiera una acción inmediata en el interés de la seguridad, la vigencia del aviso o notificación quedará suspendida hasta que la Autoridad Aeronáutica competente tome una decisión al respecto.

91.417 Registros de Mantenimiento

(a) Excepto para trabajos ejecutados de acuerdo con las Secciones 91.411 y 91.413 de esta Parte todo propietario o Explotador registrado conservará los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta Sección:

(1) Registros de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, y registros de: las inspecciones de 100 hs.; anual; progresiva y otras inspecciones requeridas o aprobadas, según corresponda, para cada aeronave (incluyendo su estructura) y de cada motor, hélice, rotor, accesorios y componentes de la aeronave. Los registros deben incluir:

(i) Una descripción (o referencia de los datos aceptables para la Autoridad Aeronáutica competente) del trabajo realizado.

(ii) La fecha de finalización del trabajo realizado; y

(iii) La firma, y número del certificado, de la persona que aprueba la aeronave para el retorno al servicio.

(2) Registros conteniendo la siguiente información:

(i) El tiempo total en servicio de la estructura, de cada motor, de cada hélice y de cada rotor.

(ii) El estado actualizado de las partes de vida limitada para cada estructura, motor, hélice, rotor y componentes y accesorios.

(iii) El tiempo desde la última recorrida general (overhaul), de todos los elementos instalados en la aeronave que requieren recorrida general según períodos de tiempo específicos.

(iv) El estado actualizado de cumplimiento de las inspecciones de la aeronave, incluyendo los tiempos desde la última inspección requerida por el programa de inspección, bajo el cual es mantenida la aeronave y sus componentes y accesorios.

(v) El estado actual de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad (DA) aplicables incluyendo, para cada una, el método de cumplimiento, el número de DA, y fecha de revisión. Si la DA involucra acción recurrente (repetitiva), deben consignarse en el registro los tiempos y fechas cuando se requiere el próximo cumplimiento.

(vi) Copias de los formularios prescritos por la Sección 43.9 (a) de la Parte 43, para cada modificación o alteración mayor de la estructura, de los motores instalados, hélices, rotores y componentes y accesorios actualmente instalados.

(b) El propietario o Explotador deberá retener los siguientes registros por los períodos establecidos a continuación:

(1) Los registros especificados en el párrafo (a) (1) de esta Sección deberán ser retenidos por un período de 5 años posteriores a la fecha en que el trabajo haya sido ejecutado.

(2) Los registros especificados en el párrafo (a) (2) de esta Sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave al momento en que ésta sea vendida.

(3) Una lista de discrepancias, o defectos, suministradas a un propietario o Explotador registrado de acuerdo con la Sección 43.11 de la Parte 43, será retenida hasta que las discrepancias o defectos sean subsanadas, y la aeronave sea aprobada para retornar al servicio.

(c) El propietario o Explotador tendrá disponibles todos los registros de mantenimiento, que según ésta Sección, deben ser conservados, para ser inspeccionados por la Autoridad Aeronáutica, la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), o Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil (PREVAC) .

(d) Cuando un tanque de combustible es instalado dentro del compartimiento de pasajeros, o en el compartimiento de carga de acuerdo con la Parte 43, una copia del formulario DNA 337 deberá ser llevada por el propietario o Explotador a bordo de la aeronave modificada.

91.419 Transferencia de registros de mantenimiento

(a) Cualquier propietario o Explotador que posea una aeronave matriculada en la República Argentina, motores o hélices, deberá transferir al comprador, al momento de la venta, los siguientes registros de esa aeronave, motor o hélice en lenguaje corriente, o en forma codificada (a elección del comprador), si la forma codificada ayuda a la preservación y recuperación de la información de manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica competente:

(1) Los registros especificados en la Sección 91.417 (a) (2) de esta Parte.

(2) Los registros especificados en la Sección 91.417 (a) (1) de esta Parte que no están incluidos en los registros mencionados en el párrafo (a) (1) de esta Sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor conservar en custodia física tales registros. De todas maneras, la custodia de los registros por el vendedor no exime al comprador de su responsabilidad bajo la Sección 91.417 (c) de esta Parte (de tener los registros disponibles para ser inspeccionados por la Autoridad Aeronáutica competente, o la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), o la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil (PREVAC) .

91.421 Registro de mantenimiento de motores reconstruidos

(a) El propietario o Explotador puede usar un nuevo registro de mantenimiento, sin la historia de la operación previa, para un motor aeronáutico reconstruido por el fabricante o por una agencia aprobada por el fabricante.

(b) Cada fabricante o agencia que otorga tiempo "cero" a un motor reconstruido por él, deberá asentar en el nuevo registro:

(1) Una declaración firmada de la fecha en que el motor fue reconstruido;

(2) Cada cambio hecho según lo requerido por Directivas de Aeronavegabilidad; y

(3) Cada cambio hecho en cumplimiento de Boletines de Servicio del fabricante, si la anotación es específicamente solicitada por dicho Boletín.

(c) Para los propósitos de esta Sección, un motor reconstruido es un motor usado que ha sido completamente desarmado, inspeccionado, reparado como sea necesario, reensamblado, probado y aprobado de la misma manera y con las mismas tolerancias y limitaciones que un motor nuevo, ya sea con partes usadas o nuevas. Sin embargo, todas las partes utilizadas en él deben conformar las tolerancias y límites de los planos de producción para las partes nuevas; o ser de dimensiones aprobadas (ya sean sobre medida o bajo medida) para un motor nuevo.

91.423 al 91.499 Reservado.

SUBPARTE F GRANDES AVIONES Y AVIONES MULTIMOTORES PROPULSADOS POR TURBINAS

Secc. Título

91.501 Aplicación.

91.503 Equipamiento de vuelo e información operativa.

91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipamiento de emergencia.

91.507 Requerimientos de equipamiento: Operaciones VFR nocturnas

91.509 Equipamientos de supervivencia para operaciones sobre el agua.

91.511 Equipamiento de radio para operaciones sobre el agua.

91.513 Equipamiento de emergencia.

91.515 Reservado.

91.517 Señales de fumar y cinturones de seguridad.

91.519 Información a los pasajeros.

91.521 Arnés de hombro.

91.523 Equipajes transportados.

91.525 Transporte de carga.

91.527 Reservado.

91.529 Mecánico de abordaje o Técnico mecánico de a bordo

91.531 Reservado.

91.533 Requerimientos de Tripulantes de cabina de pasajeros.

91.535 Reservado.

91.536 al 91.599 Reservado.

91.501 Aplicación

a) Esta Subparte establece las reglas operativas (adicionales a aquellas prescriptas en otras Subpartes de esta Parte), que regulan la operación de aviones grandes y de aviones multimotores propulsados por reactores] matriculados en la República Argentina. Las reglas operativas en esta Subparte, no se aplican a estos aviones cuando operan bajo las Partes 121, 135 ó 137. La Sección 91.409 de esta Parte establece un programa de inspecciones para grandes aviones, para aviones multimotores (turbo reactores y turbohélices) y helicópteros potenciados a turbina de matrícula Argentina, cuando ellos son operados bajo esta Parte.

(b) Las operaciones que pueden ser conducidas bajo las reglas de esta Subparte (en lugar de las Partes 121, 135 ó 137) cuando no están involucradas en transporte aéreo, incluyen:

(1) Vuelo ferry o de entrenamiento.

(2) Operaciones de trabajo aéreo, como ser: Fotografía aérea o relevamiento, patrullaje de oleoductos (no incluyendo operaciones de lucha contra el fuego) .

(3) Vuelos de demostración de un avión para posibles clientes cuando no se hagan pagos, excepto para los casos especificados en el párrafo (d) de esta Sección.

(4) Vuelos conducidos por el Explotador del avión para el transporte de su personal, o el transporte de sus invitados, cuando no los realice por pago, retribución o tarifa.

(5) El transporte de funcionarios, empleados, invitados, y cosas de una compañía, en un avión operado por esa compañía, o por la casa matriz, o por una subsidiaria de esa compañía o una subsidiaria

de la casa matriz, cuando el transporte esté dentro del alcance de, y sea inherente a las actividades de la compañía (distintas que el transporte por aire) y no se pague un precio, contribución o tarifa para el transporte más allá de los costos de posesión, operación y mantenimiento del avión, a menos que no pueda hacerse ningún tipo de cobro para el transporte de un invitado de una empresa cuando este transporte no forma parte de, ni es inherente a, las actividades de la compañía.

(6) El transporte de cosas (que no sea correo) en un avión operado por una persona para la promoción de un negocio o actividad (que no sea el transporte por aire) cuando el transporte se encuentre comprendido en, y sea inherente a, ese negocio o actividad y no se hiciera un pago de un precio o tarifa ni contribución en dinero para dicho transporte que no sean aquellos especificados en el párrafo (d) de esta Sección.

(7) El transporte en un avión de un equipo atlético, grupo de deportistas, grupos corales, o grupos similares, que tengan un propósito u objetivo común, cuando no haya pagos, tasas, o tarifa cobrados por persona alguna para aquel transporte; y

(8) El transporte de personas en un avión operado por una persona en la prosecución de un negocio, distinto del transporte aéreo, para el propósito de venderles tierras, bienes, o propiedades, que incluye concesiones de derechos de distribución, cuando el transporte esté dentro del alcance de, y sea inherente a, ese negocio, y no se cobre un precio, contribución o tarifa por ese transporte.

(c) Reservado

(d) Lo siguiente puede ser cargado, como costos de un vuelo específico, para el transporte según lo autorizado por los párrafos (b) (3) y (6) de esta Sección:

(1) Combustibles, aceite, lubricantes y otros aditivos.

(2) Viáticos de la tripulación, incluida la comida, el alojamiento, y el transporte terrestre.

(3) Costos de hangaraje y amarre fuera de la base de operaciones de la aeronave.

(4) Seguro contratado para el vuelo específico.

(5) Visa, Permiso extranjero y aranceles similares directamente relacionados con el vuelo.

(6) Comida y bebidas durante el vuelo.

(7) Transporte en tierra de los pasajeros.

(8) Servicios contratados de meteorología y plan de vuelo.

(9) Un recargo adicional igual al 100% de los gastos mencionados en el párrafo (d) (1)

91.503 Equipamiento de vuelo e información operativa

(a) El piloto al mando de un avión se asegurará de que el siguiente equipamiento de vuelo, cartas y datos aeronáuticos actualizados y de forma apropiada, estén accesibles en el lugar del piloto del avión para cada vuelo:

(1) Una linterna que tenga por lo menos dos pilas del tamaño D, o su equivalente, y que se encuentren en buen estado de operación.

(2) Una lista de chequeo de cabina (check list), conteniendo los procedimientos requeridos por el párrafo (b) de esta Sección.

(3) Las cartas aeronáuticas correspondientes.

(4) Para operaciones IFR, VFR sobre techo de nubes o nocturnas, cada carta pertinente para navegación en ruta, área terminal, aproximación y descenso.

(5) En el caso de aviones multimotores, datos de performance de ascenso con un motor inoperativo.

(b) Cada lista de chequeo de cabina debe contener los siguientes procedimientos y deberá ser usada por los miembros de la tripulación cuando operen el avión:

(1) Antes de encender los motores.

(2) Antes del despegue.

(3) Crucero.

(4) Antes del aterrizaje.

(5) Después del aterrizaje.

(6) Detención de los motores.

(7) Emergencias.

(c) Cada procedimiento de emergencia de la lista de control de cabina, requerido por el párrafo (b) (7) de esta Sección, debe contener los siguientes procedimientos, según sea apropiado:

(1) Operación de emergencia de los sistemas de combustible, hidráulico, eléctrico y mecánico.

(2) Operación de emergencia de instrumentos y controles.

(3) Procedimientos con motor inoperativo.

(4) Cualquier procedimiento necesario para la seguridad.

(d) El equipamiento, cartas, y datos requeridos en esta Sección, deberán ser usados por el piloto al mando, y los otros miembros de la tripulación de vuelo, cuando corresponda.

91.505 Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipamiento de emergencia

(a) Cada piloto al mando de un avión deberá, antes de comenzar el vuelo, familiarizarse con el Manual de Vuelo para ese avión, si se requiere uno; y con cualquier placa, listado, marcas de instrumento, o cualquier combinación de los mismos, conteniendo cada limitación de operación dispuesta para ese avión por la Autoridad Aeronáutica competente, incluyendo lo especificado en la Sección 91.9 (b) de esta Parte)

(b) Cada miembro de la tripulación requerida deberá, antes de comenzar el vuelo, familiarizarse con el equipamiento de emergencia instalado en el avión al que está asignado y con los procedimientos a seguir para el uso de ese equipamiento en una situación de emergencia.

91.507 Requerimientos de equipamiento: Operaciones VFR nocturnas

(a) Ninguna persona puede operar un avión bajo VFR nocturno; a menos que ese avión esté equipado con los instrumentos y equipamientos, requeridos para operaciones IFR según la Sección 91.205 (d) de esta Parte. Cada instrumento e ítem de equipamiento requerido debe estar en condición operativa.

91.509 Equipamiento de supervivencia para operaciones sobre el agua

(a) Ninguna persona puede despegar un avión para vuelo sobre agua a más de 90 Km. (50 millas) desde la línea costera más cercana, a menos que ese avión esté equipado con salvavidas, o un medio de flotación aprobado para cada ocupante del avión.

(b) Ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre el agua de más de 30 minutos de vuelo, ó 180 Km. (100 millas) desde la línea costera más cercana a menos que lleve a bordo el siguiente equipamiento:

(1) Un salvavidas equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada, para cada ocupante del avión.

(2) Botes o balsas salvavidas (cada uno equipado con una luz localizadora de supervivencia aprobada), de una capacidad y flotabilidad suficiente como para acomodar a los ocupantes del avión.

(3) Por lo menos un dispositivo pirotécnico de señales por cada balsa.

(4) Un dispositivo de señales de radio de emergencia portátil, flotante, resistente al agua, que sea capaz de transmitir en la frecuencia, o frecuencias, apropiada, y no dependiente del suministro de potencia del avión.

(5) Una cuerda de escape almacenada de acuerdo con la Sección 25.141 (g) de la Parte 25.

(c) Las balsas salvavidas, los salvavidas, y los dispositivos de señales requeridos, deberán ser instalados en lugares claramente señalizados utilizando, al menos, el idioma castellano, y fácilmente accesibles ante la eventualidad de un amaraje de la aeronave sin necesidad de un procedimiento preparatorio.

(d) Un kit de supervivencia, apropiadamente equipado para la ruta a ser volada, debe ser fijado a cada balsa salvavidas requerida.

(e) Como es utilizado en esta Sección, el término línea costera significa un área de terreno adyacente al agua el cual se encuentra por encima de la mayor marca del nivel del mar y excluye áreas de terreno que se encuentran bajo el agua en forma intermitente.

91.511 Equipamiento de radio para operaciones sobre el agua

(a) Excepto por lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta Sección, ninguna persona puede despegar un avión para un vuelo sobre el agua de más de 30 minutos de tiempo de vuelo, o 180 Km. (100 millas náuticas) desde la línea costera más cercana a menos que éste tenga por lo menos el siguiente equipamiento operativo:

(1) Equipamiento de radiocomunicaciones apropiado para los equipos de tierra a ser utilizados, y capaz de transmitir hacia, y recibir desde, cualquier lugar de la ruta, por lo menos un equipo de tierra con:

(i) 2 transmisores.

(ii) 2 micrófonos.

(iii) 2 auriculares, o un auricular y un parlante.

(iv) 2 receptores independientes para navegación.

(2) Equipamiento electrónico de navegación apropiado que consiste en, al menos, dos unidades electrónicas de navegación independiente capaces de entregar al piloto la información necesaria para navegar el avión dentro del espacio aéreo asignado por el Control de Tránsito Aéreo (ATC). Sin embargo, puede usarse un receptor que reciba ambas señales (de comunicación y de navegación), en lugar de un receptor de comunicaciones y un receptor de señales de navegación separados.

(b) Para los fines de los párrafos (a) (1) (iv), y (a) (2), de esta Sección, un receptor o unidad electrónica de navegación, es independiente si el funcionamiento de cualquier parte del mismo no depende del funcionamiento de cualquier parte de otro receptor o unidad electrónica de navegación.

(c) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta Sección, una persona puede operar un avión que no esté transportando pasajeros desde el lugar donde las reparaciones o reemplazos no pueden ser realizados hasta el lugar donde éstas se realicen, si no más de uno de los ítems de los equipamientos de radiocomunicación y navegación especificados en los párrafos de (a) (1) (i) hasta (a) (1) (iv), y (a) (2), de esta Sección funcione mal, o se encuentre inoperativo.

(d) No obstante las previsiones del párrafo (a) de esta Sección, cuando se requieren para la ruta ambos equipamientos, VHF y HF, y el avión tiene 2 transmisores VHF y 2 receptores VHF para comunicaciones, sólo se requerirá un transmisor HF y un receptor HF para comunicaciones.

(e) Como es utilizado en esta Sección, el término línea costera significa un área de terreno adyacente al agua la cual se encuentra por encima del nivel del mar y excluye áreas de terreno que se encuentran bajo el agua en forma intermitente.

91.513 Equipamiento de emergencia

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que esté provisto con el equipamiento de emergencia listado en esta Sección.

(b) Cada ítem de equipamiento:

(1) Debe ser inspeccionado de acuerdo con la Sección 91.409 de esta Parte, de manera que se asegure su utilidad en forma continua y su disponibilidad inmediata para su propósito específico.

(2) Debe ser fácilmente accesible a la tripulación;

(3) Su método de operación debe estar claramente indicado utilizando, al menos, el idioma castellano; y

(4) Cuando sea transportado en un compartimiento o contenedor, éstos deben tener una placa indicando su contenido al menos en idioma castellano y fecha de la última inspección.

(c) Deben proveerse extintores manuales de fuego para uso en los compartimientos de la tripulación, pasajeros, y carga, de acuerdo con lo siguiente:

(1) El tipo y cantidad de agente extintor debe ser adecuado para la clase de incendio factible de ocurrir en el compartimiento donde el extintor vaya a ser utilizado.

(2) Por lo menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente ubicado, o en la cabina de vuelo, o en un lugar que sea fácilmente accesible a la tripulación de vuelo.

(3) Por lo menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente ubicado en el compartimiento de pasajeros de todo avión que acomode más de 6 pero menos de 31 pasajeros y por lo menos 2 extintores de fuego manuales deben ser convenientemente colocados en el compartimiento de aquellos aviones que acomoden más de 30 pasajeros.

(4) Extintores de fuego portátiles deben ser instalados, y asegurados, de manera tal que los mismos no interfieran con la operación segura del avión, o no afecten adversamente la seguridad de los tripulantes y pasajeros. Deben ser fácilmente accesibles, y, a menos que la ubicación de los extintores de fuego sea visible, sus condiciones de estibaje deben ser identificadas apropiadamente, utilizando, al menos, el idioma castellano.

(d) Debe poseer un botiquín de primeros auxilios para el tratamiento de heridas que puedan ocurrir en el vuelo, o en accidentes menores.

(e) Cada avión que acomode más de 19 pasajeros debe ser equipado con un hacha de mano.

(f) Cada avión que transporte pasajeros debe tener un megáfono, o megáfonos portátiles, de alimentación a batería, rápidamente accesibles a los miembros de la tripulación destinados a dirigir una evacuación directa de emergencia, e instalados como sigue:

(1) En todo avión con una capacidad de asientos de más de 60 y menos de 100 pasajeros, un megáfono en la posición más atrasada posible en la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal de cabina.

Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica competente puede autorizar una desviación de los requerimientos de este párrafo, si juzga que una ubicación distinta es más útil para la evacuación de personas durante una emergencia.

(2) En todo avión con una capacidad de más de 100 asientos, dos megáfonos en la cabina de pasajeros, uno instalado en la parte delantera y el otro en la ubicación más atrasada donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del personal de cabina.

91.515 Reservado.

91.517 Señales de fumar y cinturones de seguridad

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión transportando pasajeros, a menos que esté equipado con señales al menos en idioma castellano que sean visibles a los pasajeros y personal de cabina, para notificar cuándo está prohibido fumar, y cuándo deben asegurarse los cinturones de seguridad.

Las señales deben ser construidas de tal forma que la tripulación pueda ponerlas en encendido-apagado (ON y OFF). Deben permanecer encendidas durante el movimiento del avión sobre la superficie, en cada despegue y aterrizaje, y en cualquier otra situación en que lo considere necesario el piloto al mando.

(b) El piloto al mando de una aeronave a la cual no se le requiere, de acuerdo con los requisitos de equipamiento y de aeronave de esta reglamentación, estar equipada como se establece en el párrafo (a) de esta Sección, se asegurará que los pasajeros sean notificados oralmente cada vez que sea necesario ajustar sus cinturones de seguridad y cuando esté prohibido fumar.

(c) Si las señales de información a los pasajeros están instaladas, ningún pasajero o miembro de la tripulación puede fumar mientras la señal de "Prohibido Fumar" está encendida. Asimismo, queda prohibido permanentemente fumar en los baños de la aeronave.

(d) Cada pasajero que fuera instruido de acuerdo con 91.107 (a) deberá mantener su cinturón de seguridad ajustado mientras la señal de "ajustar cinturón de seguridad" esté encendida.

(e) Cada pasajero deberá cumplir con las instrucciones impartidas por miembros de la tripulación relacionadas con el cumplimiento de los párrafos (b), (c) y (d) de esta Sección.

91.519 Información a los pasajeros

(a) Antes de cada despegue, el piloto al mando de una aeronave transportando pasajeros deberá asegurarse que todos estos hayan sido informados oralmente de:

(1) Restricción de fumar: cada pasajero deberá ser instruido sobre cuando, donde y bajo que condiciones está restringido el fumar. Esta información incluirá una declaración, cuando sea apropiado, que la Autoridad Aeronáutica requiere el cumplimiento por parte de los pasajeros de las señales luminosas de información, carteles y prohibición de fumar en los baños.

(i) Independientemente, de lo dispuesto en (a) (1) de esta Sección, existe la prohibición total de fumar en los aviones de matrícula nacional en todo el espacio aéreo nacional;

(2) Uso del cinturón de seguridad y arneses de hombro: cada pasajero deberá ser instruido sobre cuando, donde y en qué condiciones es necesario tener su cinturón de seguridad y, si está instalado, su arnés de hombro ajustado. Esta información incluirá una declaración, cuando sea apropiado, que la Autoridad Aeronáutica requiere el cumplimiento por parte de los pasajeros de las señales luminosas de información, con respecto a estos ítems;

(3) Ubicación y manera para la apertura de las puertas de entrada de pasajeros y salidas de emergencia;

(4) Ubicación del equipamiento de supervivencia;

(5) Procedimientos en caso de amaraje y el uso de equipamiento de flotación requerido en 91.509 para vuelos sobre el agua; y

(6) El uso normal y de emergencia del equipamiento de oxígeno instalado en el avión.

(b) La información oral requerida en el párrafo (a) de esta Sección será dadas por el piloto al mando o por un miembro de la tripulación; no obstante no resultará necesario dar esta información cuando el piloto al mando determine que los pasajeros están familiarizados con el contenido de dicha información. Esto puede ser suplementado por tarjetas impresas para el uso de cada pasajero, las cuales contengan:

(1) Un diagrama de las salidas de emergencia y métodos de operación de éstas; y

(2) Otras instrucciones necesarias para el uso del equipamiento de emergencia.

(c) Cada tarjeta usada en concordancia con el párrafo (b) anterior debe ser colocada en ubicaciones convenientes en la aeronave para el uso de cada pasajero y debe contener información que sea pertinente solamente al tipo y modelo de la aeronave que está siendo utilizada.

(d) Reservado

91.521 Arnese de hombro

(a) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte que haya obtenido su Certificado Tipo original después del 1 de enero de 1958, a menos que éste tenga en los asientos de la cabina de vuelo, cinturones de seguridad y arnés de hombro combinado del tipo mencionado en los requerimientos especificados en la Sección 25.785 de la Parte 25, excepto que:

(1) Pueden continuar utilizándose los arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados con arneses de hombro del tipo aprobado e instalado antes del 6 de Marzo de 1980,

(2) Los sistemas de sujeción de los cinturones de seguridad y arneses de hombro deben ser diseñados para soportar los factores de carga de inercia establecidos según las bases de certificación del avión.

(b) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte; a menos que todo asiento del personal de cabina en los compartimientos de pasajeros esté equipado con cinturones de seguridad, combinados con arneses de hombro, que cumplan los requerimientos aplicables especificados en la Sección 25.785 de la Parte 25, excepto que:

(1) Pueden continuar utilizándose arneses de hombro, y cinturones de seguridad combinado con arneses de hombro, aprobados e instalados antes del 6 de Marzo de 1980, y

(2) Los sistemas de sujeción de cinturón de seguridad y arnés de hombro deben ser diseñados para soportar los factores de carga de inercia establecidos según las bases de certificación del avión.

91.523 Equipajes transportados

(a) Ningún piloto al mando de un avión que tenga una capacidad de asientos de más de 19 pasajeros puede permitir que el pasajero lleve su equipaje a bordo del avión, excepto:

(1) En un compartimiento destinado al almacenaje de carga o de equipaje, o como lo prevé la Sección 91.525 de esta Parte; o

(2) Debajo del asiento del pasajero, siempre que no se pueda deslizar hacia adelante bajo el impacto de choques severos que produzcan la fuerza de inercia última, especificadas en la Sección 25.561 (b) (3) de la Parte 25, o los requerimientos de las regulaciones bajo las cuales el avión haya sido certificado. Los dispositivos de sujeción deben, además, limitar el movimiento lateral del equipaje bajo el asiento, y deben ser diseñados para resistir impactos de choques severos capaces de inducir fuerzas laterales como las especificadas en la Sección 25.561 (b) (3) de la Parte 25.

91.525 Transporte de carga

(a) Ningún piloto al mando puede permitir cargas a ser transportadas en cualquier avión, a menos que:

(1) Sea transportada en un contenedor de carga aprobado, recipiente o bandeja de carga aprobada, o compartimiento instalado en el avión.

(2) Sea asegurada por los medios aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente; o

(3) Sea transportada de acuerdo con lo siguiente:

(i) Que sea asegurada apropiadamente por un cinturón de seguridad u otro aparejo que tenga la suficiente resistencia como para eliminar la posibilidad de deslizamientos bajo toda condición de vuelo y en tierra.

(ii) Que sea embalada o cubierta, para evitar cualquier posible daño a los pasajeros.

(iii) Que ella no ejerza carga alguna sobre el asiento; o sobre la estructura del piso, que exceda la limitación de peso para esos componentes.

(iv) Que no esté situada en una posición que restrinja el acceso, o el uso, de cualquier salida de emergencia o puertas de acceso, o la utilización del pasillo entre la carga y el compartimiento de pasajeros.

(v) Que no sea cargada directamente sobre los pasajeros sentados.

(b) Cuando la carga es transportada dentro de compartimientos de carga que por su diseño requieren la entrada física de miembros de la tripulación para extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser estibada de tal forma que el miembro de la tripulación pueda rociar todas las partes del compartimiento con el contenido de los extintores de fuego manuales.

91.527 Reservado.

91.529 Mecánico de abordaje o Técnico mecánico de a bordo

(a) Ninguna persona podrá operar un avión cuyo certificado tipo haya sido emitido antes del 1º de enero de 1964, con un peso máximo de despegue de 36.000 Kg. (80.000 Lb.), sin un tripulante que posea la licencia actualizada de mecánico de a bordo o técnico mecánico de a bordo.

(b) Para aquellos aviones con certificado tipo emitido después del 1º de enero de 1964, la exigencia de mecánico de a bordo o técnico mecánico de a bordo estará acorde a los requisitos según fueron certificados.

91.531 Reservado

91.533 Requerimientos de Tripulantes de cabina de pasajeros (TCP)

(a) Cada Explotador deberá disponer como mínimo la siguiente cantidad de TCP en cada avión que se utilice para transporte de pasajeros:

(1) Para aviones de máxima carga de pago de más de 7500 libras y una capacidad de asientos mayor de 19 y menor de 51 pasajeros, un TCP.

(2) Para aviones de máxima carga de pago de 7500 libras o menos y una capacidad de asientos mayor de 19 y menor de 51 pasajeros, un TCP.

(3) Para aviones con capacidad de asientos para más de 50 pasajeros y menos de 101, dos TCP

(4) Para aviones con capacidad de asientos para más de 100 pasajeros, dos TCP más uno adicional por cada unidad (o parte de unidad) de 50 asientos de pasajeros sobre la capacidad de asientos de 100 pasajeros.

(b) Ninguna persona puede desempeñarse como TCP a menos que:

(1) Posea un Certificado de Competencia otorgado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Posea la habilitación actualizada, correspondiente al avión en que cumple funciones.

(3) Mantenga el Certificado de Aptitud psicofisiológica vigente, correspondiente al Certificado otorgado.

91.535 Reservado

91.536 al 91.599 Reservado.

SUBPARTE G — EQUIPAMIENTO ADICIONAL Y REQUERIMIENTOS DE OPERACION PARA AERONAVES GRANDES Y DE LA CATEGORIA TRANSPORTE

Secc. Título

91.601 Aplicación.

91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.

91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte.

91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros por pago.

91.609 Grabadores de vuelo y grabadores de voces de cabina.

91.611 Autorización para vuelo en ferry con un motor inoperativo.

91.613 Materiales para interiores de compartimientos.

91.615 al 91.699 Reservado.

91.601 Aplicación

(a) Esta Subparte se aplica a la operación de aeronaves grandes y de categoría transporte con Matrícula de la República Argentina o de Matrícula Extranjera que operan en la República Argentina con un Certificado de Aeronavegabilidad extranjero convalidado en la República Argentina a través de una Nota de Convalidación..

91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad

(a) Para operar una aeronave de la categoría transporte en actividades aerocomerciales, la misma deberá estar equipada con un dispositivo sonoro de alerta de velocidad, tal que cumpla con la Sección 25.1303 (c) (1) de la Parte 25.

91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte

(a) Para realizar un despegue de cualquier avión de categoría transporte (excepto aviones potenciados a turbina cuyo Certificado Tipo original fuera emitido después del 30 de septiembre de 1958), se deberá cumplir lo siguiente:

(1) Que el peso de despegue no exceda el peso máximo de despegue autorizado para la elevación del aeropuerto de despegue;

(2) Que la elevación del aeropuerto de despegue esté dentro del rango de altitudes para los que han sido determinados los pesos máximos de despegue;

(3) Que el consumo normal de combustible y aceite en el vuelo al aeropuerto donde se pretende aterrizar, sea tal que al arribo el peso del avión no exceda el peso máximo de aterrizaje para la elevación de ese aeropuerto; y

(4) Que las elevaciones de los aeropuertos de aterrizaje propuestos y de todos los aeropuertos de alternativa especificados estén dentro de los rangos de altitud para los cuales han sido determinados los pesos máximos de aterrizaje.

(b) Para despegar u operar un avión potenciado a turbina de categoría transporte, cuyo Certificado Tipo original fuera emitido después del 30 de septiembre de 1958, se deberán cumplir lo especificado en el Manual de Vuelo del avión y:

(1) Que el peso de despegue no exceda el especificado en el Manual de Vuelo del Avión para la altura del aeropuerto y la temperatura ambiente existentes al momento del despegue.

(2) Que el consumo normal de combustible y aceite en el vuelo hasta el aeropuerto donde se prevé aterrizar, y hasta los aeropuertos de alternativa, sea tal que el peso de la aeronave a su arribo no exceda el peso de aterrizaje especificado en el Manual de Vuelo para las alturas y las temperaturas ambientes esperadas en cada uno de los aeropuertos involucrados al momento de aterrizaje.

(3) Que el peso de despegue no supere el peso especificado en el Manual de Vuelo del Avión que se corresponde con las distancias mínimas requeridas para el despegue, considerando: la elevación del aeropuerto, la pista a ser utilizada, el gradiente efectivo de la pista, y la temperatura ambiente, y la componente de viento existente en el momento del despegue, y

(4) Cuando la distancia de despegue incluya una zona libre de obstáculos, la distancia de esta zona libre no deberá ser mayor que la mitad de:

(i) La carrera de despegue, en el caso de aviones cuyo Certificado Tipo original fuera emitido después del 30 de septiembre de 1958 y antes del 30 de agosto de 1959; o

(ii) La longitud de pista, en el caso de aviones cuyo Certificado Tipo original fuera emitido después del 29 de agosto de 1959.

(c) Para proceder al despegue de una aeronave de categoría transporte potenciada a turbina, cuyo Certificado Tipo original fuera emitido después del 29 de agosto de 1959, además de lo requerido en el párrafo (b) de esta Sección, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

(1) Que la distancia de aceleración-parada no sea mayor que la longitud de la pista más la longitud de la zona de parada (si existe) ; y

(2) Que la distancia de despegue no sea mayor que la longitud de pista más la longitud de la zona libre de obstáculos (si existe) ; y

(3) Que la carrera de despegue no sea mayor que la longitud de pista.

91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros por pago.

(a) No obstante cualquier otra disposición de ésta Regulación, ninguna persona puede operar un avión grande (que obtuvo su Certificado Tipo Original bajo las CAR de los Estados Unidos de América en vigencia antes del 9 de abril de 1957 o según requerimientos de otros países que sean equivalentes a los mencionados y establezcan los mismos niveles de seguridad) en operaciones de transporte de pasajeros por pago, con más del número de ocupantes:

(1) permitidos por el CAR 4b, secciones 4b.362 (a), (b) y (c) vigentes al 20 de diciembre de 1951; o

(2) aprobadas según las SCAR SR-387, SR-389, SR-389A o la SR-389B o bajo esta sección según la que estuviera vigente.

Sin embargo, un avión listado en la tabla siguiente puede ser operado con hasta el número de ocupantes (incluidos los miembros de la tripulación) y el número correspondiente de salidas (incluyendo las salidas de emergencia y las puertas) aprobadas para la salida de pasajeros durante una emergencia que se detallan a continuación o con una configuración de salidas y ocupantes aprobada de acuerdo con los párrafos (b) o (c) de ésta sección.

AERONAVE	Máximo número de ocupantes (incluyendo toda la tripulación)	Cantidad correspondiente de salidas autorizada para uso de los pasajeros
B-307	61	4
B-377	96	9
C-46	67	4
CV-240	53	6
CV-340 y CV-440	53	6
DC-3	35	4
DC-3 (súper)	39	5
DC-4	86	5
DC-6	87	7
DC-6B	112	11
L-18	17	3
L-049, L-649, L-749	87	7
L-1049 series	96	9
M-202	53	6
M-404	53	7
Viscount 700 series	53	7

(b) Los ocupantes adicionales a aquellos autorizados bajo el párrafo (a) de esta sección pueden ser transportados de la siguiente manera:

(1) Para cada salida a nivel del piso adicional de al menos 0,61 m (24 pulg) de ancho por 1,22 m (48 pulg) de alto; con un pasillo de acceso sin obstrucciones de 0,51 m (20 pulg) de ancho entre la salida y el pasillo principal de la cabina de pasajeros, 12 ocupantes adicionales.

(2) Para cada ventanilla de salida de emergencia adicional que esté ubicada sobre un ala que cumple con los requerimientos de los estándares de aeronavegabilidad bajo los cuales el avión obtuvo su Certificado Tipo Original o que es suficientemente grande como para inscribir una elipse de 0,48 m (19 pulg) por 0,66 m (26 pulg), 8 ocupantes adicionales.

(3) Para cada ventanilla de salida de emergencia adicional que no esté ubicada sobre un ala pero que de otro modo cumpla con el párrafo (b) (2) de ésta sección, 5 ocupantes adicionales.

(4) Para cada avión que tenga una relación entre el número máximo de ocupantes y el número de salidas mayor a 14:1 (calculada a partir de la tabla del párrafo (a) de esta sección) y para cada avión que no tenga al menos una puerta de salida del tamaño al costado del fuselaje en la parte trasera de la cabina, la primera salida adicional debe ser una salida al nivel del piso que cumpla con el párrafo (b) (1) de esta sección y debe estar ubicada en la parte trasera de la cabina en el lado opuesto del fuselaje desde la puerta de entrada principal. Sin embargo, ninguna persona puede operar un avión bajo esta sección transportando más de 115 ocupantes a menos que, tenga dicha salida a cada lado del fuselaje en la parte posterior de la cabina.

(c) Ninguna persona puede eliminar cualquier salida aprobada, excepto de la siguiente manera:

(1) El número de ocupantes máximo previamente autorizado debe ser reducido en el mismo número de ocupantes adicionales autorizados para esa salida según esta sección.

(2) Las salidas deben ser eliminadas de acuerdo con el siguiente esquema de prioridades: primero, las ventanillas de salida que no se encuentren sobre las alas; segundo, las ventanillas de salida que se encuentren sobre las alas; tercero, salidas a nivel del suelo ubicadas en la parte delantera de la cabina y cuarto, salidas a nivel del suelo ubicadas en la parte posterior de la cabina.

(3) Al menos una salida debe ser conservada a cada lado del fuselaje sin importar la cantidad de ocupantes.

(4) Ninguna persona puede remover salida alguna que diera por resultado una relación entre el número máximo de ocupantes y el de salidas aprobadas superior a 14:1.

(d) Esta Sección no libera a ninguna persona que opera bajo la Parte 121 de esta Regulación, de cumplir con la sección 121.291 de esa Parte.

91.609 Grabadores de vuelo y grabadores de voces de cabina

(a) El poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), para operar de acuerdo con esta Parte una aeronave incluida en sus Especificaciones de Operación, deberá cumplir con los requisitos aplicables a los grabadores de vuelo y voces de cabina, en concordancia con la Parte según la que fue emitido su Certificado. Como excepción a lo regulado precedentemente, el Explotador podrá:

(1) Transportar en vuelo "Ferry" una aeronave con un grabador de vuelo, o grabador de voces de cabina inoperativo, desde un lugar donde no se puede hacer el reemplazo o la reparación, a un lugar donde la misma pueda realizarse;

(2) Continuar con el vuelo originalmente planeado, si el grabador de vuelo o el grabador de voces de cabina queda inoperativo después que la aeronave haya despegado;

(3) Llevar a cabo un vuelo de mantenimiento, en el cual el grabador de vuelo, o de voces de cabina, sea apagado para su verificación o para verificar cualquier equipamiento eléctrico, o de comunicaciones, instalado en la aeronave; o

(4) Transportar una aeronave adquirida recientemente desde el lugar de adquisición de la misma hasta el lugar donde el grabador de voces de cabina o de vuelo va a ser instalado.

(b) No obstante los párrafos (c) y (e) de esta Sección, un explotador que no sea el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) puede:

(1) Transportar en vuelo "Ferry" una aeronave con un grabador de vuelo, o grabador de voces de cabina inoperativo desde un lugar donde no se puede hacer el reemplazo o la reparación, a un lugar donde la misma pueda realizarse;

(2) Continuar con el vuelo originalmente planeado, si el grabador de vuelo o el de voces de cabina queda inoperativo después que la aeronave haya despegado;

(3) Llevar a cabo un vuelo de mantenimiento, durante el cual el grabador de vuelo o de voces de cabina sea apagado para su verificación, o para verificar cualquier equipamiento eléctrico o de comunicaciones, instalado en la aeronave; o

(4) Transportar una aeronave adquirida recientemente, desde el lugar de adquisición de la misma hasta el lugar donde el grabador de voces de cabina o de vuelo va a ser instalado, u

(5) Operar una aeronave:

(i) Por no más de 15 días mientras el grabador de vuelo y/o el grabador de voces de cabina esté inoperativo y/o se lo remueva para su reparación, siempre que los registros de mantenimiento de la aeronave contengan una anotación que indiquen la fecha de la falla, y se coloque una placa a la vista del piloto para indicarle que el grabador de vuelo o el de voces de cabina está inoperativo.

(ii) Por no más de 15 días adicionales, siempre que se cumplan los requerimientos del párrafo (b) (5) (i); y que una persona habilitada y autorizada para volver al servicio una aeronave bajo la Sección 43.7 de la Parte 43, certifique, en los Registros de Mantenimiento de la aeronave, que se requirió tiempo adicional para completar las reparaciones u obtener una unidad de reemplazo.

(c) Ninguna persona puede operar un avión con un peso máximo de despegue certificado superior a 27.000 Kg para el cual se haya extendido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad original a partir del 01 de enero de 1989 inclusive, a menos que esté equipado con uno o más grabadores de datos de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de dichos datos del medio de almacenamiento. Los registradores de datos de vuelo deben grabar la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice E de esta Parte:

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tránsito Aéreo;

(7) Actitud de cabeceo;

(8) Actitud de rolido;

(9) Aceleración longitudinal;

(10) Posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control; y

(11) Empuje de cada motor.

Además deben ser capaces de conservar la información grabada de, al menos, las últimas 25 horas de operación de la aeronave.

(d) Ninguna persona puede operar un avión con un peso máximo de despegue certificado superior a 5.700 Kg para el cual se haya extendido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad original a partir del 01 de enero de 1989 inclusive, a menos que esté equipado con uno o más grabadores de datos de vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida de dichos datos del medio de almacenamiento. Los registradores de datos de vuelo deben grabar la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice E de esta Parte:

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tráfico Aéreo.

Además deben ser capaces de conservar la información grabada de, al menos, las últimas 25 horas de operación de la aeronave.

(e) Cuando el grabador de datos de vuelo, requerido por esta Sección, esté instalado, el mismo debe ser operado continuamente desde el instante en que el avión comienza su carrera de despegue, hasta que haya completado la carrera de aterrizaje.

(f) Toda persona que opere una aeronave con un Peso Máximo de Despegue superior a 27.000 kg, la misma deberá estar equipada con un grabador de voces de cabina en la cabina de pilotos que:

(1) Sea instalado de acuerdo con las Secciones 23.1457 (a) (1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g); 25.1457 (a) (1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g); 27.1457 (a) (1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g); o 29.1457 (a) (1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g), como sea aplicable; y

(2) Sea operado continuamente desde el uso de la lista de control (checklist) previa al vuelo, hasta completar la lista de control final en la terminación del vuelo.

(g) Para el cumplimiento de esta Sección, puede ser utilizado, un grabador de voces de cabina aprobado que tenga una función de borrado, siempre que la información grabada por un tiempo mayor a los últimos 30 minutos pueda ser borrada o eliminada de cualquier otra manera, en cualquier momento durante la operación del grabador.

(h) En el caso de un accidente o incidente que requiera inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y que resulte en la finalización del vuelo, todo explotador que tenga instalado un grabador de vuelo aprobado, y un grabador de voces de cabina aprobado, deberá mantener la información grabada por un lapso de, por lo menos, 60 días, o un período mayor, si así lo requiere el Presidente de la JIAAC. La información obtenida de las grabaciones será utilizada para ayudar a determinar la causa del accidente o incidente en conexión con la investigación llevada a cabo por la Junta.

91.611 Autorización para vuelo en ferry con un motor inoperativo

(a) General: El poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos puede conducir un vuelo Ferry de un avión cuatrimotor o trimotor, con un motor inoperativo, hasta una base donde dicho motor pueda ser reparado, siempre que se cumpla con lo siguiente:

(1) El modelo de avión haya sido ensayado en vuelo y hallado satisfactorio para volar seguro de acuerdo con los párrafos (b) o (c) de esta Sección, según corresponda. Sin embargo, el Explotador que haya demostrado antes del 19 de noviembre de 1991, que su modelo de avión es capaz de efectuar un vuelo seguro con un motor inoperativo por medio de un ensayo en vuelo realizado de acuerdo con los datos de performances contenidos en el Manual de Vuelo del avión, según el párrafo (a) (2) de esta Sección, no necesita repetir los ensayos en vuelo para ese modelo.

(2) El Manual de Vuelo aprobado del avión contenga los siguientes datos de performances, y el vuelo sea llevado a cabo de acuerdo con los mismos:

- (i) Peso máximo.
- (ii) Límites del centro de gravedad.
- (iii) Configuración de la hélice inoperativa (si es aplicable) .
- (iv) Longitud de carrera de despegue (incluyendo la corrección por temperatura) .
- (v) Rango de altitudes.
- (vi) Limitaciones al certificado.
- (vii) Rango de los límites de operación.
- (viii) Información de performance.
- (ix) Procedimientos de operación.

(3) El Explotador tenga procedimientos aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente para la operación segura del avión, que incluyan requerimientos específicos para:

- (i) Limitar el peso operativo de cualquier vuelo Ferry al mínimo necesario para el vuelo, más el peso de combustible de reserva necesario;
- (ii) Que los despegues deban realizarse solamente desde pistas secas; a menos que, hayan sido aprobados despegues totalmente controlables desde pistas húmedas para el modelo específico de la aeronave basados en la demostración de técnicas operativas de despegue reales desde pistas húmedas con un motor inoperativo, y hayan sido incluidos en el Manual de Vuelo del avión.

(iii) Operaciones desde aeropuertos donde las pistas puedan requerir el despegue o aproximación sobre áreas pobladas; y

(iv) Procedimientos de inspección para determinar la condición de operación de los motores operativos.

(4) Según esta Sección, ninguna persona puede proceder al despegue de un avión si:

- (i) El ascenso inicial es sobre áreas densamente pobladas; o
- (ii) Las condiciones meteorológicas en el despegue o en el aeropuerto de destino son inferiores a las requeridas para vuelo VFR.
- (5) No puede ser transportada durante el vuelo ninguna persona que no pertenezca a la tripulación requerida para dicho vuelo.

(6) No puede involucrarse ningún tripulante para hacer un vuelo según esta Sección a menos que el mismo esté absolutamente familiarizado con los procedimientos de operación para vuelos Ferry con un motor inoperativo (contenidos en el manual del Explotador), y las limitaciones e información de performances del Manual de Vuelo del avión.

(b) Ensayos en vuelo para aviones propulsados por motores alternativos: la performance de un avión propulsado por motores alternativos, con un motor inoperativo, debe determinarse por ensayos en vuelo, de la siguiente manera:

(1) Debe elegirse una velocidad no menor que 1,3 Vs1 a la cual el avión pueda ser controlado satisfactoriamente en durante el ascenso con el motor crítico inoperativo (con su hélice en bandera, o con ella en la configuración deseada por el Explotador), y con todos los demás motores operando a su potencia máxima determinada en el párrafo (b) (3) de esta Sección.

(2) La distancia requerida para acelerar hasta la velocidad mencionada en el párrafo (b) (1) de esta Sección, y para ascender hasta 15m (50 pies), debe ser determinada con:

- (i) El tren de aterrizaje extendido;
- (ii) El motor crítico inoperativo, y con su hélice en bandera, o con ella en la configuración deseada por el Explotador; y
- (iii) Los otros motores operando a no más que la potencia máxima establecida bajo el párrafo (b) (3) de esta Sección.

(3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo y aterrizaje tales como la selección aproximada de los compensadores (trimado), el método de aplicación de potencia, potencia máxima, y velocidad.

(4) La performance deberá ser determinada para un peso máximo no mayor que el peso que permite una velocidad de ascenso de, por lo menos, 120 m/minuto (400 pies/minuto) en la configuración de "en ruta", a una altitud de 1.500 m (5.000 pies) con:

- (i) El tren de aterrizaje retraído.
- (ii) Los flaps de ala en la posición más favorable.
- (iii) Los "cowl flaps" (u otro medio de control del suministro de aire de refrigeración) en la posición que provea una adecuada refrigeración en condiciones de días calurosos.
- (iv) La posición más desfavorable del Centro de Gravedad.
- (v) El motor crítico inoperativo y su hélice detenida y
- (vi) Los restantes motores a la potencia continua máxima disponible para esa altitud.

(5) La performance deberá ser determinada teniendo en cuenta los factores de corrección por temperatura para la longitud de campo requerida para el despegue, los que serán calculados como se detalla a continuación:

(i) Se deben determinar los factores de corrección operativos para temperaturas por encima y por debajo de la estándar para la distancia y el peso de despegue.

(ii) La Corrección Total Media por Temperatura debe ser calculada para el rango de pesos, de altitudes por encima del nivel del mar y de temperaturas ambiente que se esperan durante la operación. Debe considerarse el efecto de la temperatura en las características aerodinámicas y en la potencia del motor. La Corrección Total por Temperatura, en función de una corrección en el peso, de una corrección en la distancia de despegue y de un cambio, si hubiera, en la V_1 debe ser expresada por variación de grados de temperatura.

(iii) Los factores de corrección operativos para el peso y la distancia de despegue debe ser al menos la mitad de los valores de la Corrección Total. El valor de V_1 debe ser, además, corregida por el valor promedio necesario para asegurar que el avión pueda detenerse dentro de la longitud de la pista a la temperatura ambiente. Sin embargo, el valor corregido de V_1 no puede ser menor que el mínimo al cual el avión puede ser controlado con el motor crítico inoperativo.

(c) Ensayos en vuelo para aviones potenciados por motores de turbina: La performance de un avión potenciado por motores de turbina, con un motor inoperativo, debe ser determinada por ensayos en vuelo, incluyendo por lo menos tres pruebas de despegue, de acuerdo con lo siguiente:

(1) Deben elegirse velocidades de despegue, V_R y V_2 , no menores a aquellas para las cuales el avión ha sido certificado según la Sección 25.107 de la Parte 25, y de acuerdo a las que el avión puede ser controlado satisfactoriamente con el motor crítico inoperativo (con su hélice removida o en la configuración deseada por el explotador, si es aplicable), y con todos los demás motores operando a una potencia no mayor que aquella seleccionada para la certificación tipo como se establece en la Sección 25.101 de la Parte 25.

(2) La mínima longitud de campo requerida para el despegue debe ser la distancia horizontal requerida para acelerar, y ascender hasta una altura de 100 m (35 pies) a la velocidad V_2 (incluyendo cualquier incremento de velocidad adicional obtenida en los ensayos) multiplicada por 115% y determinada con:

- (i) El tren de aterrizaje extendido.
- (ii) El motor crítico inoperativo y con su hélice removida, o en la configuración deseada por el explotador (si es aplicable) ; y
- (iii) Los otros motores operando a una potencia no mayor que aquella seleccionada para la certificación tipo, como se establece en la Sección 25.101 de la Parte 25.

(3) Deben establecerse los procedimientos de despegue, vuelo, y aterrizaje, tales como la selección aproximada de los compensadores (trimado), el método de aplicación de potencia, potencia máxima, y velocidad máxima. El avión deberá ser controlable satisfactoriamente durante la totalidad de la carrera de despegue cuando sea operado de acuerdo a dichos procedimientos.

(4) La performance se debe determinar con un peso máximo no mayor a aquel determinado según la Sección 25.121 (c) de la Parte 25, pero con los siguientes requerimientos:

- (i) Que la pendiente real uniforme durante el ascenso final del despegue no sea menor que 1,2% al final de la trayectoria de despegue, con dos motores críticos inoperativos; y
- (ii) Que la velocidad de ascenso no sea menor que la velocidad compensada con dos (2) motores inoperativos para la pendiente real uniforme durante el ascenso final del despegue determinada según el párrafo (c) (4) (i) de esta Sección.

(5) El avión debe poder ser controlado satisfactoriamente en un ascenso con 2 motores críticos inoperativos. La performance en ascenso puede ser demostrada por medio de cálculos basados en, y con igual precisión a, los resultados de ensayos.

(6) La performance deberá ser determinada usando la corrección por temperatura para la distancia de despegue y para el ascenso final de despegue, calculados de acuerdo con la Sección 25.101 de la Parte 25. Para el propósito de los párrafos (c) (4) y (5) de esta Sección, "dos motores críticos" significa, dos (2) motores adyacentes sobre un lado de un avión con 4 o más motores; y el motor central y un motor exterior en un avión con tres motores.

91.613 Materiales para interiores de compartimientos

(a) Ninguna persona puede operar un avión que se ajuste a un Certificado Tipo enmendado o a un Certificado Tipo Suplementario emitidos según la SFAR Part 41 de los Estados Unidos de América, para un peso máximo de despegue certificado mayor de 5700 Kg (12500 libras), a menos que, los materiales (incluyendo los acabados o las superficies decorativas aplicados a esos materiales) usados en cada compartimiento ocupado por la tripulación o los pasajeros, satisfagan los siguientes criterios de ensayo aplicables::

(1) Los paneles de techo interiores, paneles de pared interiores, mamparas, estructuras de "galley", paredes de grandes armarios, revestimiento de piso estructural y materiales usados en la construcción de los compartimientos de almacenaje (que no sean aquellos que se encuentran debajo de los asientos ni los utilizados para guardar pequeños objetos tales como revistas y mapas) deben ser autoextinguibles cuando se ensayan verticalmente de acuerdo con las partes aplicables del Apéndice F de la Parte 25 de esta Regulación u otro método equivalente aprobado. La longitud quemada promedio no puede exceder los 15,24 cm (6 pulgadas) y el tiempo promedio de combustión después de retirada la fuente que generó la llama no puede exceder los 15 segundos. Los restos en combustión que goteen del espécimen de ensayo no pueden continuar ardiendo por más de un promedio de 3 segundos después de haber caído.

(2) La cobertura de los pisos, los tejidos (incluyendo paños y tapicería), los cojines de los asientos, rellenos, telas de revestimientos decorativos o no decorativos, cuero, bandejas y amoblamiento de "galley", conductos eléctricos, aislación acústica y térmica y la cobertura de esa aislación, ductos de aire, la cobertura de los bordes y uniones o empalmes, revestimientos del compartimiento de carga, cubiertas de

aislación de lana o algodón, envoltura para la carga y transparencias, partes moldeadas o termoformadas, uniones de ductos de aire, cintas y tiras recortadas (decorativas y para la protección contra el roce) que son construídos de materiales no comprendidos en el párrafo (iv) de esta sección, deben ser autoextinguibles cuando se ensayan verticalmente de acuerdo con las partes aplicables del Apéndice F de la Parte 25 de esta Regulación u otro método equivalente aprobado. La longitud quemada promedio no puede exceder los 20,32 cm (8 pulgadas) y el tiempo promedio de combustión después de retirada la fuente que generó la llama no puede exceder los 15 segundos. Los restos en combustión que goteen del espécimen de ensayo no pueden continuar ardiendo por más de un promedio de 5 segundos después de haber caído.

(3) La película de cine debe ser segura y debe cumplir con la Standard Specifications for Safety Photographic Film PHI.25 de la América Standard Institute u otro equivalente aprobado por la Autoridad Aeronáutica. Si el film pasa a través de ductos, estos ductos deben cumplir los requerimientos del párrafo (2) de esta sección.

(4) Los letreros y ventanas de acrílico, las partes construídas en su totalidad o en parte con materiales elastómeros, los conjuntos de instrumentos iluminados en su contorno que constan de dos o más instrumentos en un alojamiento común, cinturones de seguridad, arneses de hombros y el equipamiento de amarre del equipaje y la carga, incluyendo contenedores, portaequipajes, pallets, etc. usados en los compartimientos de pasajeros o de la tripulación, no pueden tener una velocidad de combustión promedio superior a 6,35 cm/min. (2,5 pulg./min.) cuando son ensayadas horizontalmente de acuerdo con las partes aplicables del apéndice F de la Parte 25 de esta Regulación u otros métodos equivalentes aprobados.

(5) Excepto para los cables eléctricos y su aislación y para pequeñas partes (tales como perillas o botones, manijas, rodillos o rueditas, elementos de fijación, clips, "grommets", protectores de rozamiento para los cables de comando, poleas y pequeñas partes eléctricas) que la Autoridad Aeronáutica concluya que no contribuirán significativamente en la propagación de un fuego, los materiales de los ítems no especificados en los párrafos (1), (2), (3) o (4) de esta sección no pueden tener una velocidad de combustión superior a 10,16 cm/min (4 pulg./min.) cuando son ensayadas horizontalmente de acuerdo con las partes aplicables del apéndice F de la Parte 25 de esta Regulación u otros métodos equivalentes aprobados.

(b) Materiales de aislación térmica y acústica. Para aviones categoría transporte que obtuvieron su Certificado Tipo original después del 01 de enero de 1958:

(1) Para aviones fabricados antes del 02 de septiembre de 2005, cuando los materiales de aislación sean instalados en el fuselaje, como reemplazo, después del 02 de septiembre de 2005 deberán cumplir con los requerimientos de propagación de llama de la sección 25.856 de la RAAC 25, vigente al 02 de septiembre de 2003.

(2) Para aviones fabricados después del 02 de septiembre de 2005, los materiales de aislación instalados en el fuselaje deberán cumplir con los requerimientos de propagación de llama de la sección 25.856 de la RAAC 25, vigente al 02 de septiembre de 2003.

91.615 al 91.699 Reservado.

SUBPARTE H — OPERACION DE AERONAVES EXTRANJERAS DENTRO DE LA REPUBLICA ARGENTINAY DE AERONAVES MATRICULADAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA OPERADAS EN EL EXTRANJERO

Secc. Título

91.701 Aplicación.

91.702 Reservado.

91.703 Operación en el extranjero de aeronaves matriculadas en la República Argentina

91.704 Infracciones de aeronaves y tripulantes.

91.705 Operaciones dentro del espacio aéreo designado como Espacio Aéreo con Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación (MNPS) .

91.706 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) .

91.707al 91.713 Reservado.

91.715 Aeronaves civiles extranjeras: Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad.

91.716 Autorizaciones especiales de vuelo para aeronaves civiles extranjeras.

91.717 al 91.799 Reservado.

91.701 Aplicación

(a) Esta Subparte se aplica a las operaciones de aeronaves civiles de matrícula Argentina fuera de la República Argentina, y a las operaciones de aeronaves de matrícula extranjera dentro de la República Argentina.

91.702 Reservado

91.703 Operación en el extranjero de aeronaves matriculadas en la República Argentina

(a) Cada persona que opere una aeronave civil matriculada en la República Argentina en el extranjero deberá:

(1) Sobre altamar, cumplir con las normas internacionales contenidas en el Anexo 2 (Reglamento del Aire) al "Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI)", y con las Secciones aplicables de esta Parte.

(2) Dentro de un país extranjero, cumplir con las regulaciones relativas al vuelo y maniobras de aeronaves en vigencia dentro del mismo.

(3) Cumplir con esta Parte si es que no es redundante, o similar, con las regulaciones del país extranjero donde la aeronave sea operada, o con el Anexo 2 de la OACI.

91.704 Infracciones de aeronaves y tripulantes

(a) Infracciones de aeronaves y tripulantes argentinos en el exterior: las infracciones a las disposiciones contenidas en las Regulaciones equivalentes de otros Estados, que no constituyan delito y fueran

cometidas en la jurisdicción de éstos por aeronaves argentinas o tripulantes de licencias argentinas, a pedido expreso de las autoridades correspondientes de dichos Estados, producida la denuncia y satisfechos los requisitos de prueba, se harán efectivas las sanciones aplicadas o serán sancionadas en forma análoga a las infracciones cometidas en la jurisdicción nacional.

(b) Infracciones de aeronaves y tripulantes extranjeros: las infracciones a las disposiciones de estas Regulaciones y sus procedimientos de aplicación cometidas en la jurisdicción nacional por aeronaves extranjeras o tripulantes titulares de licencias extranjeras; cuando la consideración de éstas haya sido materia de Acuerdo entre los Estados, serán tratadas en la forma prescripta en el Acuerdo. En los demás casos se procederá en la misma forma e iguales garantías que si se tratara de aeronaves o titulares de licencias argentinas, comunicándose los efectos al Estado de pabellón o al que ha extendido la licencia correspondiente, para la acción que compete a la jurisdicción de éste.

91.705 Operaciones dentro del espacio aéreo designado como Espacio Aéreo con Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación (MNPS) .

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil matriculada en la República Argentina en un espacio aéreo designado como Espacio Aéreo con Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación (MNPS) excepto que:

(1) La aeronave tenga una capacidad de performance de navegación aprobada que cumpla con los requerimientos contenidos en el Doc. 7030 de la OACI; y

(2) El Explotador esté autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente para llevar a cabo dichas operaciones.

(b) La Autoridad Aeronáutica puede autorizar una desviación a tales requerimientos de esta Sección de acuerdo con la Subparte J de esta Parte.

91.706 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM)

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona deberá operar una aeronave civil en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM), a menos que:

(1) El Explotador y su aeronave cumplan con los requerimientos establecidos en el Apéndice G de esta Parte; y

(2) El Explotador esté autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente de la República Argentina o del Estado de matrícula de su aeronave para realizar dicha operación.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar una desviación de los requerimientos de esta Sección, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice G de esta Parte.

91.707 al 91.713 Reservado.

91.715 Aeronaves civiles extranjeras: Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad

(a) Una aeronave civil con matrícula extranjera puede ser operada por un Explotador de la República Argentina en servicios de Transporte Aéreo y/o Trabajo Aéreo, sólo si posee un Certificado de Aeronavegabilidad extranjero que ha sido Convalidado por la Autoridad Aeronáutica competente, a través de una Nota de Convalidación debiendo la aeronave poseer Certificado Tipo Argentino y cumplir los requisitos de la Parte 21 Subparte H para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad de la República Argentina.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente puede emitir un Permiso Especial de Vuelo a una aeronave civil con matrícula extranjera sujeta a cualquier condición y limitación consideradas necesarias para la operación segura en el espacio aéreo argentino.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil extranjera de acuerdo con un Permiso Especial de Vuelo a menos que esa operación cumpla, también, con lo establecido por el Código Aeronáutico, los convenios internacionales y la Regulación vigente.

91.716 Autorizaciones especiales de vuelo para aeronaves civiles extranjeras

(a) Una aeronave civil con matrícula extranjera puede ser operada sin el Certificado de Aeronavegabilidad requerido en la Sección 91.203 de estas Regulaciones si se le emite un Permiso Especial de Vuelo para esa operación según esta Sección. La solicitud para esa autorización debe ser realizada ante la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente puede emitir un Permiso Especial de Vuelo a una aeronave civil con matrícula extranjera sujeta a cualquier condición y limitación consideradas necesarias para la operación segura en el espacio aéreo argentino.

(c) Reservado.

91.717 al 91.799 Reservado.

SUBPARTE I — LIMITE DE RUIDO DE OPERACION

Secc. Título

91.801 Aplicación.

91.803 Regulación aplicable.

91.805 Limitaciones de operación: aviones turbo reactores subsónicos.

91.807 Reservado.

91.809 Reservado.

91.811 Reservado.

91.813 Reservado.

91.815 Aviones para tareas agrícolas y de lucha contra incendios: Limitaciones de ruido de operación.

91.817 al 91.899 Reservado.

91.801 Aplicación

(a) Esta Subparte describe los límites de ruido de operación para las aeronaves civiles en la República Argentina.

(b) Esta Subparte se aplica a las operaciones realizadas bajo esta Parte 91 y a las realizadas bajo las Partes 121 y 135.

(c) Durante el período de transición, hasta el 31 de diciembre de 2010, las aeronaves con niveles de ruido de Etapa 2 establecidos en la Parte 36, deberán cumplimentar los procedimientos de atenuación de ruido que específicamente sean establecidos por la Autoridad Aeronáutica competente en aeródromos y aeropuertos y, ante la ausencia de estos, deberán cumplimentar el procedimiento para atenuación de ruido establecido en el Manual de Operación de la aeronave que se trate.

91.803 Regulación aplicable

(a) Las etapas de ruido a las que se hace referencia en esta Subparte se basan en la Parte 36 de estas Regulaciones, incluyendo los niveles de ruido establecidos por el Apéndice C de dicha Parte.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente aceptará el cumplimiento del propósito de esta Subparte a los aviones turbo reactores subsónicos de matrícula extranjera afectados al transporte aéreo comercial hacia o desde la República Argentina, si satisfacen los requerimientos de niveles de ruido establecidos en el Anexo 16 Vol. I de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) .

91.805 Limitaciones de operación: Aviones turbo reactores subsónicos

(a) A partir del 31 de diciembre de 2005, ningún Explotador de Servicios Aéreos podrá incorporar a sus Especificaciones de Operación aeronaves nuevas o usadas de un peso máximo de despegue certificado de más de 34.050 Kg. (75.000 Lb.) que no tengan certificación de cumplimiento de Etapa 3 (Capítulo 3) de nivel de ruido de acuerdo a la Parte 36.

(b) A partir del 31 de diciembre de 2005, toda empresa comercial de la República Argentina Explotadora o propietaria de aeronaves deberá retirar anualmente de las operaciones un mínimo del 20% de su flota base. La flota base de referencia estará compuesta por todas las aeronaves que tengan un peso máximo de despegue certificado de más de 34.050 Kg. (75.000 Lb.) que no tengan certificación de cumplimiento de Etapa 3 (Capítulo 3), existentes al 31 de diciembre de 2005 en el Anexo I de las Especificaciones de Operación de la Empresa. Quedan exceptuados los Explotadores extranjeros de transporte aéreo comercial regular y no regular o propietarios extranjeros cuyas aeronaves se dirijan hacia o se encuentren en tránsito por el territorio argentino.

(c) A partir del 31 de diciembre del 2005, excepto lo prescripto en los párrafos (a) y (b) de esta sección, ninguna persona podrá operar una aeronave subsónica que tenga un peso máximo de despegue certificado de más de 34.050 Kg. (75.000 Lb.) a menos que ésta se encuentre certificada de acuerdo a los requerimientos de Etapa 3 (Capítulo 3) de ruido.

(d) A partir del 31 de diciembre de 2010, ninguna persona podrá operar hacia o desde un aeródromo/aeropuerto de la República Argentina una aeronave subsónica que tengan un peso máximo de despegue certificado de más de 34.050 Kg (75.000 Lb.) a menos que ésta se encuentre certificada de acuerdo a los requerimientos de Etapa 3 (Capítulo 3) de ruido.

(e) Durante el período de transición, hasta el 31 de diciembre de 2010, las aeronaves con niveles de ruido de Etapa 2 (Capítulo 2) de acuerdo a la Parte 36, deberán cumplir lo especificado en la sección 91.801 (c).

91.807 Reservado.

91.809 Reservado.

91.811 Reservado

91.813 Reservado.

91.815 Aviones para tareas agrícolas y de lucha contra incendio: Limitaciones de ruido de operación

(a) Esta Sección se aplica a aviones pequeños, propulsados por hélice/s, que posean Certificado de Aeronavegabilidad vigente y destinados para "operaciones de aeronaves agrícolas", según está definido en la sección 137.3 de esta Regulación o para dispersar materiales de lucha contra incendio.

(b) Ninguna persona podrá operar un avión mencionado en el párrafo (a), excepto que en el Manual de Vuelo del Avión, o según la información de otros manuales, marcas o placas de ese avión indiquen que se ha demostrado el cumplimiento de las limitaciones de ruido establecidas en la Parte 36. Como excepción a esto, se podrá:

(1) Operar el tiempo necesario para cumplir la actividad de trabajo asociada con el propósito para el cual ésta ha sido destinada.

(2) Proveer entrenamiento de vuelo a la tripulación en la operación especial para la cual el avión ha sido destinado; y

(3) Llevar a cabo "operaciones de trabajo aéreo sin dispersión" de acuerdo con los requerimientos establecidos en la sección 137.29 (c) de esta Regulación

91.817 al 91.899 Reservado.

SUBPARTE J — PERMISOS

Secc. Título

91.901 Reservado.

91.903 Política y procedimientos.

91.905 Reservado.

91.907 al 91.999 Reservado.

91.901 Reservado.

91.903 Política y procedimientos

(a) Autorizaciones especiales: La Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar, mediante acto administrativo formal en el que fijará las condiciones de tal autorización, las desviaciones a estas regulaciones y a los procedimientos de aplicación en casos de operaciones especiales.

(b) Procedimiento para las autorizaciones especiales: la autorización, emitida por la Autoridad Aeronáutica competente debe ser puesta en conocimiento de las dependencias locales de los servicios de tránsito aéreo antes de iniciar las operaciones y exhibida toda vez que una autoridad competente lo solicite.

(c) Responsabilidad: los pilotos o los Explotadores que requieran una autorización especial, de acuerdo con lo especificado en (a) de esta Sección, deberán obtener una autorización escrita previa de la Autoridad Aeronáutica competente, la que contemplará el tipo de operación y además serán responsables de:

(1) Que el vuelo se ajuste estrictamente a los alcances de dicha autorización y a las normas vigentes, debiendo estar el piloto y la aeronave habilitados para el tipo de operación que se deba realizar, incluyendo las calificaciones especiales que deben reunir algunos tripulantes (por ejemplo: los tripulantes de helicópteros)

(2) Contar con los seguros apropiados y respecto de los daños a terceros.

(3) Asegurarse que el procedimiento a que se hace referencia en (d) de esta Sección, no sea utilizado sin causa justificada.

(d) Excepción al requerimiento por escrito: las operaciones que se realicen destinadas a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social, catástrofe o misión sanitaria urgente, por razones de fuerza mayor, quedan eximidas de requerir autorización especial por escrito, pudiendo hacerlo por radio, (o por teléfono), en la primera comunicación de la aeronave con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción, mediante la presentación del plan de vuelo correspondiente de acuerdo con lo estipulado en 91.153 (d) (3)

91.905 al 91.999 Reservado

— APENDICE A —

OPERACIONES DE CATEGORIA II:

MANUAL, INSTRUMENTOS, EQUIPAMIENTO Y MANTENIMIENTO

Los requisitos que se detallan en esta Sección deben considerarse como deseables, constituyendo una guía para el Explotador

1. MANUAL DE CATEGORIA II

(a) Solicitud para aprobación

Para aprobar un Manual Categoría II o una enmienda del mismo el solicitante deberá presentar el manual o la enmienda propuesta a la Autoridad Aeronáutica competente. Si la solicitud requiere un programa de evaluación, ésta deberá incluir:

(1) La ubicación de la aeronave y el lugar donde la demostración tiene que ser llevada a cabo; y

(2) La fecha de comienzo de la demostración (al menos diez días después de la recepción de la solicitud) .

(b) Contenidos

Cada Manual Categoría II debe contener lo siguiente:

(1) Matrícula, modelo y marca de la aeronave a la que es aplicable.

(2) Un programa de mantenimiento como el especificado en la Sección 4 de este Apéndice; y

(3) Los procedimientos e instrucciones referidos a: reconocimiento de la altitud de decisión, uso de la información del rango visual de pista, monitoreo de aproximación, el área de decisión (el espacio aéreo entre la altura de decisión y la radiobaliza central), la desviación máxima permisible del indicador básico del ILS dentro del área de decisión, una aproximación abortada, altitud mínima para usar el piloto automático, el uso de equipamiento para navegación a bajas altitudes durante la aproximación, sistemas de alerta por falla de equipos e instrumentos, falla de instrumentos, y otros procedimientos, instrucciones y limitaciones que la Autoridad Aeronáutica competente considere necesarias.

2. EQUIPOS E INSTRUMENTOS REQUERIDOS

Los instrumentos y equipos mencionados en esta Sección deben estar instalados en todas las aeronaves que efectúen operaciones Categoría II. Esta Sección no requiere instalación por duplicado de los instrumentos y equipos requeridos por la Sección 91.205 o cualquier otra previsión de estas Regulaciones y/o de la Autoridad Aeronáutica competente.

(a) Grupo I

(1) Dos sistemas de recepción de trayectoria de planeo y localización. Cada sistema debe alimentar un display de ILS; y cada lado del panel de instrumentos debe tener un display de ILS. De cualquier modo, se puede usar una antena simple localizadora y una antena simple de trayectoria de planeo.

(2) Un sistema de comunicación que no afecte la operación de al menos uno de los sistemas ILS.

(3) Un receptor de balizas de marcación que provea indicaciones visuales y auditivas de las radiobalizas centrales y exteriores.

(4) Dos sistemas giroscópicos de indicación de inclinación y cabeceo.

(5) Dos sistemas giroscópicos de indicación de dirección.

(6) Dos indicadores de velocidad del aire.

(7) Dos altímetros sensitivos, ajustables por presión barométrica, cada uno de ellos que contengan una placa de corrección para errores de escala del altímetro y para la altura de ruedas de la aeronave. Dichos altímetros, deberán tener marcas en cada intervalo de seis (6) metros (20 pies)

(8) Dos indicadores de velocidad vertical.

(9) Un sistema de guía de control de vuelo que puede ser un acoplador de aproximación automática o un director de vuelo.

Un director de vuelo debe presentar información computada, como ser la regulación de los comandos en relación con el localizador de ILS y, en el mismo instrumento, otra información computada como ser el ángulo de cabeceo con relación a la trayectoria de planeo a un ILS, o la información básica de la pendiente de planeo de un ILS.

Un acoplador de aproximación automático debe proveer al menos la regulación automática en relación al localizador del ILS.

El sistema de guía de control de vuelo debe ser operado desde uno de los sistemas de recepción requeridos por el sub-párrafo (1) de esta Sección.

(10) Para Operaciones en Categoría II con altura de decisión debajo de los 45m. (150 pies), un receptor que provea indicaciones visuales y auditivas de radiobalizas internas o un radio altímetro.

(b) GRUPO II

(1) Sistemas de alarma para que el piloto detecte inmediatamente la falla en los sistemas mencionados en los ítems (1), (4), (5) y (9) del Grupo I; y, si están instalados para ser usados en Operaciones Categoría III, los sistemas de radio altímetro y auto aceleradores.

(2) Controles dobles.

(3) Un sistema de presión estática con venteo externo, con una fuente de presión estática alternativa.

(4) Un limpiaparabrisas o algún medio equivalente para proveer una adecuada visibilidad a la cabina de vuelo (cockpit) para lograr una transición visual segura a cualquiera de los pilotos en el momento de contacto con la pista y el carreteo.

(5) Un sistema de calefacción para cada tubo pitot instalado o un medio equivalente para prevenir el mal funcionamiento debido a la presencia de hielo o congelamiento en dicho equipo.

3. APROBACION DE INSTRUMENTOS Y EQUIPOS

(a) General: Los instrumentos y equipos requeridos por la Sección 2 de este Apéndice, deben ser aprobados como se prevé en esta Sección antes de ser usados en operaciones de Categoría II. Antes de presentar una aeronave para aprobación de instrumentos y equipos, deberán probar que 12 meses calendario antes de la fecha de presentación:

(1) El equipo de trayectoria de planeo y localizador de ILS fueron chequeados de acuerdo con las instrucciones del fabricante y satisfacen los requerimientos por él emitidos y los requisitos especificados en RTCA paper 23-63/DO-117 con fecha 14-03-63 "Standard Adjustment Criteria for Airborne Localizer and Glide Slope Receivers", el cual puede ser obtenido desde el "RTCA Secretariat, 1425 K St., NW., Washington, DC 20005";

(2) Los sistemas de presión estática y altímetros fueron testeados e inspeccionados de acuerdo con el Apéndice E de la Parte 43; y

(3) Todo los instrumentos o ítem de equipamiento especificado en la Sección 2 (a) de este Apéndice que estén listados en el programa de mantenimiento propuesto, fueron chequeados y satisfacen las especificaciones emitidas por el fabricante.

(b) Sistemas de guía de control de vuelo

Todos los componentes de este sistema deberán ser aprobados e instalados de acuerdo al programa de evaluación especificado en el párrafo (e) de esta Sección si ellos no han sido aprobados, para operaciones de Categoría III, bajo algún procedimiento de certificación aplicable para Certificado Tipo Suplementario o Certificado Tipo. En adición, subsiguientes cambios en los modelos o diseños de estos componentes deberán ser aprobados bajo este párrafo. Los sistemas o dispositivos referidos (como ser el sistema de control automático de aceleradores y sistema automático de aproximación) deberán ser aprobados de la misma manera como si fueran a ser usados en operaciones Categoría II.

(c) Radioaltímetro

Un radioaltímetro deberá satisfacer los criterios de funcionamiento de este párrafo para la aprobación original y las subsiguientes alteraciones.

(1) Deberá indicar a la tripulación de vuelo en forma clara y positiva la altura de los neumáticos del tren de aterrizaje principal por encima del terreno.

(2) Deberá indicar la altura de los neumáticos por encima del terreno con una exactitud de no menos de 1,5m (5 pies) o del 5%, la que sea mayor, bajo las siguientes condiciones:

(i) Angulo de cabeceo de 0° hasta $\pm 5^\circ$ a la altitud de aproximación principal.

(ii) Angulo de rolido de 0 a 20 grados en cualquier dirección.

(iii) Velocidad de avance desde la mínima velocidad de aproximación mayor a 200 nudos.

(iv) Rango de descenso desde 0 a 4,5 m (15 pies) por segundo a una altitud desde 30 m (100 pies) hasta 60 m (200 pies) .

(3) Sobre el nivel de la superficie, se deberá determinar la altura de la aeronave sin demora ni oscilaciones significativas.

(4) Con la aeronave a una altitud de 60 m (200 pies), o menos, cualquier cambio abrupto en el terreno que represente no más que el 10% de la altura de la aeronave no debe causar la desconexión del altímetro, y la demora de la respuesta del indicador para tales cambios no debe exceder de 0,1 segundo y, además, si el sistema es desconectado por grandes cambios, deberá alcanzar nuevamente la señal en un tiempo menor que 1 segundo.

(5) Los sistemas que tengan un testeador, deberán testear el sistema completo (con o sin la antena) a una altura simulada menor de 150 m. (500 pies) .

(6) El sistema debe proveer a la tripulación una indicación positiva de alarma por falla en cualquier momento si existe una disminución en la potencia o en ausencia de señal de retorno de la superficie dentro del rango designado de altitudes de operación.

(d) Otros instrumentos y equipos

Todos los otros instrumentos o ítems de equipo requeridos por la Sección 2 de este Apéndice deben ser capaces de realizar las operaciones de Categoría II, cuando sea necesario. Asimismo, posterior a cada alteración de esos instrumentos o ítems de equipos se requerirá la aprobación correspondiente.

(e) Programa de evaluación

(1) Solicitud: Para efectuar la operación Categoría II se solicitará a la Autoridad Aeronáutica competente la aprobación, mediante evaluación, del Manual Categoría II.

(2) Demostración: A menos que sea autorizado de otra manera por la Autoridad Aeronáutica competente, el programa de evaluación para cada aeronave requiere las demostraciones especificadas en este párrafo.

Como mínimo, se deberán realizar 50 aproximaciones ILS con, al menos 5 aproximaciones en cada una de 3 diferentes instalaciones de ILS; y no más que la mitad del total de aproximaciones en una de las diferentes instalaciones. Todas las aproximaciones deberán ser realizadas bajo condiciones simuladas de

instrumentos con una altura de decisión de 30 metros (100 pies), y el 90% del total de aproximaciones realizadas deberán arrojar resultados satisfactorios. Una aproximación satisfactoria es aquella que:

(i) A la altura de decisión de 30 m (100 pies), las indicaciones de velocidad y rumbo son satisfactorias para cambiar la actitud y aterrizar (la velocidad debe ser $\pm 9,26$ Km. /h (± 5 nudos) de la velocidad programada, pero no debe ser menor que la velocidad de referencia computada si son usados los auto aceleradores);

(ii) La aeronave a la altura de decisión de 30 m (100 pies) esté posicionada de tal forma que el cockpit esté adentro, y localizado de tal forma, de permanecer dentro de los límites laterales de la extensión de la pista;

(iii) La desviación de la trayectoria de planeo luego de pasar la radiobaliza externa no exceda el 50% de la escala de deflexión completa que presenta el indicador ILS;

(iv) No se produzcan movimientos bruscos o cambios excesivos de altitud; después de sobrepasar la radiobaliza central; y

(v) En el caso de una aeronave equipada con un sistema de aproximación automática, la aeronave esté suficientemente compensada cuando se desconecte el sistema de aproximación a la altura de decisión, que permita que se continúe con la aproximación y el aterrizaje en forma normal.

(3) Registros: Durante los programas de evaluación, el solicitante deberá proporcionar la siguiente información referida a cada aproximación realizada por las aeronaves y deberá estar disponible para cuando la Autoridad Aeronáutica competente solicite:

(i) Cada deficiencia en los instrumentos y equipos de navegación de abordaje que hayan impedido el inicio de una aproximación.

(ii) Las razones por las que se abortó una aproximación, incluyendo la altitud sobre la pista a la cual ésta haya sido abortada.

(iii) El control de velocidad a una altura de decisión de 30 m (100 pies) si son usados auto aceleradores.

(iv) Las condiciones del trim de la aeronave al desconectar el autoacoplador, relacionada a la continuidad al cambiar la actitud y aterrizar.

(v) La posición de la aeronave a la altura de la radiobaliza media y a la altura de decisión y ambas indicadas sobre el diagrama de presentación del ILS básico, y en un diagrama de la extensión de la pista en dirección a la radiobaliza media. El punto de toque estimado deberá estar indicado en el diagrama de pista.

(vi) Si es aplicable, la compatibilidad del director de vuelo con el sistema de acople automático.

(vii) La calidad de operación de todos los sistemas.

(4) Evaluación: La evaluación final del sistema de guía de control de vuelo se basa en una exitosa culminación de las demostraciones. Si no se presentan tendencias riesgosas o de ninguna otra manera se conoce su existencia, el sistema será aprobado según se lo instaló.

4. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

(a) Cada programa de mantenimiento debe contener lo siguiente:

(1) Una lista de todos los instrumentos e ítems del equipo especificados en la Sección 2 de este Apéndice, que estén instalados en la aeronave y aprobados para operaciones Categoría II, incluyendo la marca y modelo de aquellos especificados en la Sección 2 (a)

(2) Un cronograma que provea lo necesario para la realización de las inspecciones bajo el subpárrafo (5) de este párrafo dentro de los tres meses calendario después de la fecha de la inspección previa. La inspección deberá ser realizada por una persona autorizada según la Parte 43, excepto que cada inspección alternativa sea reemplazada por un chequeo funcional en vuelo, el cual deberá ser realizado por un piloto que posea una licencia que lo habilite a efectuar vuelos en Categoría II para el tipo de aeronave a ser chequeada.

(3) Un cronograma que provea lo necesario para la realización de las pruebas en banco para cada instrumento o ítem del equipo especificado en la Sección 2 (a), dentro de los doce meses calendario después de la fecha de la verificación de prueba en banco previa.

(4) Un cronograma que prevea lo necesario para la realización de las inspecciones y testeos de cada sistema de presión estática, de acuerdo con el Apéndice E de la Parte 43, dentro de los doce meses calendario luego de la fecha de la inspección y testeo anterior.

(5) Los procedimientos para la realización de las inspecciones periódicas y los chequeos funcionales en vuelo para determinar la capacidad de cada instrumento e ítem del equipo especificado en la Sección 2 (a) de este Apéndice para realizar según se aprobó en las operaciones de Categoría II; incluyendo procedimientos de registro de los chequeos funcionales en vuelo.

(6) Un procedimiento para asegurar que el piloto sea informado de todos los defectos de los instrumentos e ítems de los equipos listados.

(7) Un procedimiento para asegurar que la condición de cada instrumento e ítems de equipos listados, sobre los cuales se ha efectuado mantenimiento, es al menos igual a la condición aprobada para su Categoría II, antes que sean retornados al servicio para operaciones Categoría II.

(8) Un procedimiento para ingresar en los Reportes de Mantenimiento, requeridos por la Sección 43.9 de la Parte 43, la fecha, el aeropuerto y las razones de cada operación Categoría II abortada, debido al mal funcionamiento de algún instrumento o ítem de equipamiento listado.

(b) Pruebas en banco: Este tipo de pruebas deben cumplir lo siguiente:

(1) Ser realizada en un Taller Habilitado, que tenga al menos una de las siguientes categorías, dependiendo del equipo a ser chequeado:

(i) Instrumentos.

(ii) Radio.

(iii) Alcances editados bajo la Subparte D de la Parte 145.

(2) Debe consistir en la remoción del instrumento o ítem de equipamiento y realizar lo siguiente:

(i) Una inspección visual para limpieza, fallas inminentes, y la necesidad para lubricación, reparación o reemplazo de partes;

(ii) Corrección de los ítems hallados en esa inspección visual; y

(iii) Calibrar como mínimo, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, salvo que otra especificación se incluya en el Manual de Operaciones de Categoría II aprobado para la aeronave en la cual ese instrumento o ítem de equipo se lo instale.

(c) Extensiones: Luego de completar un ciclo de mantenimiento de doce meses calendario, se aprobará la solicitud de una extensión en los períodos de chequeos, testeo e inspecciones si se demuestra que la utilización de algún equipo particular justifica la extensión requerida.

— APENDICE B —

AUTORIZACION PARA EXCEDER MACH 1

Reservado.

— APENDICE C —

Reservado.

— APENDICE D —

Reservado.

— APENDICE E —

ESPECIFICACIONES DE REGISTRADORES DE VUELO DE AVIONES

PARAMETRO	RANGO	PRESICION MINIMA DEL SENSOR	SEGUNDOS POR INTERVALO DE MUESTREO	RESOLUCIÓN
1. Tiempo relativo (desde el registro o con anterioridad al despegue)	24 Hs., o a 4095	± 0,125% por hora	1	1 seg.
2. Altitud	-300m a la altitud máxima certificada de la aeronave, + 1500 m	± 30 a ± 210m (ver tabla 1 TSO C51a)	1	1,5m hasta 10,5m
3. Velocidad indicada	Vso a Vd	± 5% o 19 km/h el que sea mayor	1	1% del rango total
4. Aceleración vertical	-3g a ± 6g	± 0,2 g más ± 0,3g del máximo rango	4	0,03 g
5. Rumbo magnético	360°	± 5%	1	1°
6. Llave del transmisor de radio (discreto)	Conectado / desconectado		1	
7. Actitud de cabeceo	100% del rango utilizable	± 2°	1	0,8°
8. Actitud de rolido	± 60°, o 100 % del rango utilizable, el que sea mayor	± 2°	1	0,8%
9. Aceleración longitudinal	± 1g	± 1,5 % del rango máx. excluyendo error del datum en ± 5%	2	0,01 g
10. Posición de la superficie de control de cabeceo o columna de control	Rango total	± 3% a menos que sea requerida una mayor	1	1% del rango total
11. Empuje de cada motor	Rango total	± 5%	1 (por motor)	1% del rango total

— APENDICE F —

Reservado.

— APENDICE G —

OPERACIONES EN ESPACIO AEREO CON SEPARACION VERTICAL MINIMA REDUCIDA (RVSM):

1. DEFINICIONES

Espacio aéreo RVSM: Espacio aéreo comprendido entre los niveles de vuelo FL 290 y FL 410 inclusive, que ha sido designado para la aplicación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) entre aeronaves.

Separación vertical mínima reducida (RVSM): Separación vertical mínima de 1000 FT entre aeronaves con aprobación RVSM, aplicable en el espacio aéreo RVSM.

Aeronave de grupo RVSM. Aeronave dentro de un grupo de aeronaves, el cual fue aprobado como grupo por la Autoridad Aeronáutica competente, en el cual cada uno de los aviones debe satisfacer lo siguiente:

(a) La aeronave ha sido fabricada según el mismo diseño, y a sido aprobada bajo el mismo Certificado Tipo, enmienda al Certificado Tipo, o Certificado Tipo Suplementario.

(b) El sistema estático de cada aeronave está instalado de una manera y posición que es la misma que las de las otras aeronaves del grupo. La misma corrección del error de la toma estática (SSEC) está incorporada en cada aeronave del grupo.

(c) Las unidades de aviónica instaladas en cada avión para cumplir con los requerimientos mínimos del equipamiento RVSM de este apéndice son:

(1) Fabricadas bajo la misma especificación del fabricante y tiene el mismo número de parte o,

(2) De diferente fabricante o número de parte, si el Explotador demuestra que el equipamiento provee una performance de sistema equivalente.

Aeronave de no grupo. Una aeronave que es aprobada para operaciones RVSM como una aeronave individual.

Envolvente de vuelo RVSM. Una envolvente de vuelo RVSM incluye el rango de número de Mach, el peso dividido por la relación de presión atmosférica, y altitudes sobre las cuales una aeronave es aprobada para ser operada en vuelo de crucero dentro del espacio aéreo RVSM. Las envolventes de vuelo RVSM se definen como sigue:

(a) La envolvente de vuelo completa está limitada así:

(1) La altitud de la envolvente de vuelo se extiende desde el FL 290 hacia arriba hasta la altitud menor de las siguientes:

(i) FL 410 (el límite de altitud RVSM)

(ii) La altitud máxima certificada de la aeronave, o

(iii) La altitud limitada por el empuje de crucero, turbulencia u otras limitaciones de vuelo.

(2) La velocidad en la envolvente de vuelo se extiende:

(i) Desde la menor velocidad de: la máxima velocidad de crucero económico (Velocidad de espera), o la velocidad de maniobra.

(ii) Hasta la máxima velocidad de operación (Vmo/Mmo), o la velocidad limitada por empuje de crucero, turbulencia u otras limitaciones, la que sea menor.

(3) Todos los pesos brutos permitidos dentro de la envolvente de vuelo definida según los párrafos (1) y (2) de esta definición.

(b) La envolvente de vuelo RVSM básica es la misma que la envolvente de vuelo completa, excepto que la envolvente de la velocidad de vuelo se extiende:

(1) Desde la máxima velocidad de crucero económico (velocidad de espera), o de la velocidad de maniobra, la que sea menor;

(2) Hasta el límite superior de la velocidad definida por la envolvente de vuelo completa, o un valor inferior especificado no inferior que la velocidad de crucero de larga distancia más .04 Mach, a menos que existan limitaciones por el empuje de crucero disponible, turbulencia u otras limitaciones de vuelo.

2. APROBACION DE AERONAVE

(a) Aprobación RVSM.-Los Explotadores que operen o pretendan operar en el espacio aéreo RVSM deberán obtener la aprobación RVSM del Estado de Matrícula y cuyo Explotador cumpla con las siguientes condiciones:

(1) La aeronave satisface las especificaciones de "performance mínima de los sistemas de aeronaves" (MASPS) del Estado de Matrícula.

(2) La aeronave es operada bajo las condiciones indicadas en la aprobación operativa RVSM expedida por el Estado del Explotador.

(b) Un Explotador puede ser autorizado a realizar operaciones RVSM si la Autoridad Aeronáutica encuentra que su aeronave cumple con esta Sección.

(c) El interesado en obtener la autorización debe remitir el paquete de datos apropiado para aprobación de la aeronave. Dicho paquete debe contener como mínimo:

(1) Identificación del grupo de aeronaves RVSM o de aeronave individual.

(2) Definición de la envolvente de vuelo aplicable a la aeronave objeto de la solicitud.

(3) Documentación que demuestre el cumplimiento de los requerimientos de aeronave RVSM aplicables de esta Sección.

(4) Los ensayos/pruebas de conformidad usados para asegurar que la aeronave aprobada con el paquete de datos cumple los requerimientos de aeronave RVSM

(d) Equipamiento altimétrico: Todas las aeronaves. Para aprobar una aeronave de grupo o una aeronave individual, se debe demostrar a la Autoridad Aeronáutica que la aeronave cumple los siguientes requerimientos:

(1) La aeronave debe estar equipada con dos sistemas operacionales independientes de medición de altitud.

(2) La aeronave debe estar equipada como mínimo con un sistema de control automático de altitud que controla la altitud de la aeronave:

(i) Dentro de una banda de tolerancia de ± 20m (±65 pies) alrededor de una altitud adquirida cuando la aeronave es operada en vuelo recto y nivelado, sin turbulencia ni ráfagas.

(ii) Dentro de una banda de tolerancia de ± 40m (±130 pies), sin turbulencia ni ráfagas, para una aeronave cuya solicitud de certificación tipo fue presentada antes del 1º de enero de 1997, que esté equipada con sistema de control automático de altitud con entradas para sistemas de gestión de vuelo (FMS) / gestión de performance (PMS) .

(3) La aeronave debe estar equipada con un sistema de alerta de altitud que alerte cuando la altitud indicada a la tripulación de vuelo se desvía de la altitud seleccionada en más de:

(i) ±90m (±300 pies) para aeronaves cuya solicitud de certificación tipo fue presentada antes del 1º de enero de 1997, o

(ii) ± 60m (±200 pies) para aviones cuya solicitud de certificación tipo fue presentada después del 1º de enero de 1997.

(e) Acotación del error del sistema altimétrico: Aeronaves de grupo para las cuales la solicitud de certificación tipo fue hecha en o antes del 1 de enero de 1997. Para aprobar aeronaves de grupo cuya solicitud de certificado tipo fue hecha en o antes del 1 de enero de 1997, debe ser demostrado a la Autoridad Aeronáutica que el error del sistema altimétrico (ASE) está acotado como sigue:

(1) En el punto dentro de la envolvente de vuelo básica RVSM donde el ASE medio alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 25m (80 pies) .

(2) En el punto dentro de la envolvente de vuelo básica RVSM donde el ASE medio más tres desviaciones estándar alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder los 60m (200 pies)

(3) En el punto dentro de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 37m (120 pies) .

(4) En el punto dentro de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio, más tres desviaciones estándar, alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 75m (245 pies) .

(5) Necesarias restricciones de operación. Si el solicitante demuestra que su aeronave cumple de otra manera con los requerimientos de acotación del ASE, la Autoridad podrá establecer una restricción en dicha aeronave para evitar la operación en áreas de la envolvente de vuelo básica RVSM donde el valor absoluto del ASE medio exceda 25m (80pies), y/o el valor absoluto del ASE medio más tres desviaciones estándar excede 60m (200 pies) ; o para operar en áreas de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el valor absoluto del ASE medio exceda los 37m (120 pies) y/o el valor absoluto del ASE medio más tres desviaciones estándar excede 75m (245 pies) .

(f) Acotación del error del sistema altimétrico: Aeronaves de grupo para las cuales la solicitud de certificación tipo fue hecha después del 1 de enero de 1997. Para aprobar aeronaves de grupo cuya solicitud de certificado tipo fue hecha después del 1 de enero de 1997, debe ser demostrado a la Autoridad Aeronáutica que el error del sistema altimétrico (ASE) está acotado como sigue:

(1) En el punto de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 25m (80 pies) .

(2) En el punto de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio más tres desviaciones estándar alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 60m (200 pies)

(g) Acotación del error del sistema altimétrico: Aeronaves individuales. Para aprobar una aeronave individual, debe ser demostrado a la Autoridad que el error del sistema altimétrico (ASE) está acotado como sigue:

(1) Para cada condición en la envolvente de vuelo básica RVSM, el mayor valor absoluto combinado para el error residual de la fuente estática más el error de aviónica no puede exceder 50m (160 pies) .

(2) Para cada condición en la envolvente de vuelo básica RVSM, el mayor valor absoluto combinado para el error residual de la fuente estática más el error de aviónica no puede exceder 60m (200 pies) .

(h) Compatibilidad del sistema anticolidión de a bordo del tipo TCAS con operaciones RVSM:

(1) Las aeronaves cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15.000 Kg. o tenga una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos, excluyendo todo asiento de piloto, que realicen vuelos de aviación comercial en espacio aéreo RVSM, deben estar equipadas con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II, o equipamiento similar con iguales parámetros (TCAS II versión 7.0 o versiones posteriores) conforme a los requerimientos de la TSO C-119b con una clase apropiada de transpondedor modo "S".

(2) A partir del 01 de julio de 2006 todas las aeronaves que realicen vuelos en espacio aéreo RVSM y que tengan un peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 Kg. o que estén autorizadas para transportar más de 19 pasajeros, deben estar equipadas con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II, o equipamiento similar con iguales parámetros (TCAS II versión 7.0 o versiones posteriores) conforme a los requerimientos de la TSO C-119b con una clase apropiada de transpondedor modo "S".

(i) Si el solicitante demostró a la Autoridad Aeronáutica que su aeronave cumple con esta Sección, la Autoridad Aeronáutica notificará al solicitante por escrito.

(j) Monitoreo de aeronaves.-Los Explotadores que operen o pretendan operar en el espacio aéreo RVSM deberán participar en el Programa de Monitoreo RVSM, mediante el cual se confirma que la aeronave reúne los requisitos de performance de mantenimiento de la altitud.

(1) Los Explotadores deberán presentar un plan para el cumplimiento de los requisitos de monitoreo inicial a su respectiva Autoridad de Aeronáutica.

(2) La Agencia Regional de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) es la responsable del Programa de Monitoreo RVSM en las regiones CAR/SAM. La CARSAMMA comparte información de monitoreo, incluyendo datos sobre aprobación RVSM, con otras regiones de la OACI.

(k) Normas y procedimientos para la aprobación de operaciones en espacios aéreos designados con separación vertical mínima reducida (RVSM)

(1) Los Explotadores de aeronaves con base en la República Argentina y que tengan previsto operar dentro del espacio aéreo RVSM, deberán presentar ante la Autoridad Aeronáutica Competente la solicitud de aprobación RVSM.

(2) El Organismo de la Autoridad Aeronáutica competente en el proceso de aprobación RVSM de los Explotadores y aeronaves es la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, en donde se podrá obtener la información necesaria para iniciar dicho proceso de aprobación.

3. AUTORIZACION DEL EXPLOTADOR

(a) La autorización a un Explotador para operar en el espacio donde esté aplicada RVSM se emite en las Especificaciones de operación, una Carta de Autorización (LOA) o documento similar donde sea apropiado. Para emitir una autorización RVSM, el Explotador deberá demostrar a la Autoridad que su aeronave ha sido aprobada de acuerdo con la Sección 2 precedente de este Apéndice y que, a su vez, cumple con esta Sección.

(b) El solicitante de una autorización para operar dentro del espacio RVSM debe efectuar el trámite en forma y manera prescripta por la Autoridad. La solicitud debe incluir lo siguiente:

(1) Un programa de mantenimiento RVSM aprobado estableciendo procedimientos para mantener aeronaves RVSM de acuerdo con los requerimientos de este Apéndice. Cada programa debe contener lo siguiente:

(i) Inspecciones periódicas, pruebas funcionales en vuelo, y procedimientos de mantenimiento e inspección, con prácticas de mantenimiento aceptables, para asegurar el continuo cumplimiento de los requerimientos RVSM de la aeronave.

(ii) Un programa de control de calidad para asegurar la continua precisión y confiabilidad del equipamiento de prueba usado para verificar el cumplimiento de los requerimientos RVSM de la aeronave.

(iii) Procedimientos para retornar al servicio una aeronave que no cumple con los requisitos RVSM.

(2) Para un solicitante que opera bajo la parte 121 ó 135, requerimientos de entrenamiento inicial y recurrente de pilotos.

(3) Políticas y procedimientos: un solicitante que opera bajo la parte 121 ó 135 debe emitir políticas y procedimientos RVSM que lo habiliten para conducir operaciones RVSM con seguridad.

(c) Validación y demostración de una manera prescripta por la Autoridad Aeronáutica: el Explotador debe proveer evidencia de que:

(1) Es capaz de operar y mantener cada aeronave o grupo de aeronaves para los cuales solicita aprobación para operar en el espacio RVSM; y

(2) Cada piloto tiene un adecuado conocimiento de los requerimientos, políticas y procedimientos RVSM.

4. OPERACIONES RVSM

4.1 PLANES DE VUELO

(a) Aeronaves con aprobación RVSM:

(1) Cuando se pretenda operar una aeronave en espacio aéreo RVSM se deberá indicar la situación de aprobación RVSM colocando la letra W en la casilla 10 del formulario de plan de vuelo, independientemente del nivel de vuelo requerido.

(2) En el caso de planes de vuelo repetitivos, se deberá indicar la situación de aprobación RVSM colocando la letra W en el punto Q del RPL, independientemente del nivel requerido, de la siguiente manera: EQPT/W.

(b) Aeronaves sin aprobación RVSM:

(1) Aeronaves de Estado sin aprobación RVSM: Se permitirá a las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM operar en el espacio RVSM de las Regiones CAR/SAM. El plan de vuelo presentado constituye el aviso anticipado al ATC que la aeronave está solicitando operar en espacio aéreo RVSM. Las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM que presenten planes de vuelo para ingresar al espacio aéreo RVSM deberán incluir lo siguiente en la casilla 18 de su plan de vuelo: "STS/NONRVSM" y "RMK/STATE ACFT" o "RMK/ACFT ESTADO".

(2) Vuelos internacionales de aeronaves civiles sin aprobación RVSM: Las aeronaves civiles sin aprobación RVSM que realizan vuelos internacionales no deberán planificar el vuelo a niveles de vuelo RVSM. Sólo se autorizará el ascenso o descenso a través del espacio aéreo RVSM, a las aeronaves sin aprobación RVSM que requieran alcanzar un nivel de crucero fuera del estrato RVSM, siempre que la aeronave ascienda o descienda a, por lo menos, un régimen estándar y que no se detenga en ninguna altitud intermedia en el espacio aéreo RVSM. Excepciones:

(i) VUELOS DE ENTREGA (FERRY): aeronaves que estén siendo entregadas por primera vez al Estado de Matrícula o al Explotador.

(ii) VUELOS DE MANTENIMIENTO: aeronaves que han tenido previamente aprobación RVSM, pero han sufrido una falla del equipo y están volando hacia una instalación de mantenimiento para su reparación, a fin de cumplir con los requisitos RVSM y/u obtener la aprobación.

(iii) VUELOS HUMANITARIOS: aeronaves están siendo utilizadas para fines caritativos o humanitarios.

(3) Los Explotadores de aeronaves que en los casos indicados precedentemente planifiquen vuelos saliendo de aeródromos ubicados las Regiones de Información de Vuelo EZEIZA, CORDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA o COMODORO RIVADAVIA, deberán:

(i) obtener la autorización del ACC correspondiente normalmente no más de 12 horas ni menos de 4 horas antes de la hora de salida prevista;

(ii) informar de esta autorización a todos los ACC afectados por el vuelo;

(iii) insertar el texto STS/NON RVSM en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo;

(iv) insertar el texto "RMK/STATE ACFT" o "RMK/ACFT ESTADO"; "RMK/HUMANITARIAN FLIGHT" o "RMK/VUELO HUMANITARIO"; "RMK/FERRY"; "RMK/MAINT" o "RMK/MANTENIMIENTO", según corresponda en la casilla del formulario plan de vuelo.

(4) Este proceso de autorización tiene como único propósito el arriba indicado, y no servir como un medio para evadir el normal proceso de aprobación RVSM.

(5) Vuelos nacionales (domésticos) sin aprobación RVSM:

Requisitos adicionales para completar el Formulario de Plan de Vuelo:

(i) Los Explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM no deberán insertar la letra W en la casilla 10 del formulario de plan de vuelo.

(ii) Los Explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM no deberán colocar niveles de vuelo entre FL290 y FL410, inclusive, en la casilla 15 del formulario de plan de vuelo.

(iii) Los Explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM que tienen intenciones de ingresar al espacio aéreo RVSM deberán colocar el nivel de vuelo deseado en la casilla 18, de la siguiente manera: STS/FLXXX y, como observaciones (RMK/), el punto de entrada RVSM y el tiempo estimado.

Requisitos adicionales para completar el Formulario Plan de Vuelo Repetitivo (RPL):

(i) En el caso de un plan de vuelo repetitivo, se deberá indicar su situación de carencia de aprobación RVSM, independientemente del nivel de vuelo requerido, colocando la siguiente clave en la casilla Q del RPL: EQPT/-

(ii) Los Explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM no deberán colocar niveles de vuelo entre FL290 y FL410, inclusive, en la casilla "O" del formulario de plan de vuelo repetitivo.

(iii) Los Explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM que tienen intenciones de ingresar al espacio aéreo RVSM deberán colocar el nivel de vuelo deseado en la casilla "Q", de la siguiente manera: STS/FLXXX y, como observaciones (RMK/), el punto de entrada RVSM y el tiempo estimado.

4.2 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE LA TRIPULACION ANTES DE INGRESAR AL ESPACIO AEREO RVSM

(a) Antes de ingresar al espacio aéreo RVSM, el piloto al mando de aeronaves con aprobación RVSM deberá verificar que el siguiente equipo requerido para volar en espacio aéreo RVSM está funcionando normalmente:

(1) dos sistemas altimétricos primarios independientes;

(2) transpondedor SSR modo C;

(3) sistema de alerta de altitud;

(4) sistema de mantenimiento de altitud automático.

(b) Si cualquier equipo de los listados en el párrafo (a) no está operando normalmente, el piloto debe notificar al ATC antes de entrar al espacio aéreo RVSM, usando la fraseología: "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

4.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DESPUES DE INGRESAR AL ESPACIO AEREO RVSM

(a) Durante cambios de nivel de vuelo, una aeronave no debe sobrepasar el nivel de vuelo autorizado en más de 150 FT (45 m) .

(b) Falla de uno de los sistemas altimétricos primarios: En caso de falla de uno de los sistemas altimétricos primarios, pero el sistema altimétrico remanente está funcionando normalmente, el piloto deberá:

(1) Acoplar el sistema al Sistema de Mantenimiento de Altitud;

(2) Aumentar la vigilancia en el mantenimiento de la altitud; y

(3) Notificar al ATC la falla del sistema, utilizando la siguiente fraseología; "Para información, operando con un sistema altimétrico solamente.

(c) Falla de todos los sistemas altimétricos primarios: En caso de falla de todos los sistemas altimétricos primarios, o que estos sean considerados no confiables, el piloto debe:

(1) mantener el nivel de vuelo indicado en el altímetro "standby" (si la aeronave está equipada) en el momento de la falla o en el momento en que los sistemas sean considerados no confiables;

(2) alertar a las aeronaves cercanas, encendiendo todas las luces exteriores, y, en caso no esté en contacto directo con el ATC, transmitiendo posición, nivel de vuelo, e intenciones en 121.5 MHZ.

(3) Notificar al ATC la falla del sistema, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

(d) Emergencia de indicación en los sistemas altimétricos primarios: En caso de una divergencia superior a 200 pies entre los altímetros primarios, el piloto deberá:

(1) Tratar de determinar el sistema defectuoso, a través de los procedimientos establecidos y/o comparando los sistemas altimétricos primarios con el altímetro "standby" (si se requiere, utilizando la tarjeta de corrección) .

(2) Si se puede identificar el sistema defectuoso, acoplar el sistema altimétrico que está funcionando al Sistema de Mantenimiento de Altitud y proceder de acuerdo con el párrafo (b) .

(3) Si no se puede identificar el sistema defectuoso, proceder de acuerdo con el párrafo (c) .

(e) Falla del transpondedor SSR modo C: En caso de falla del transpondedor SSR modo C, el piloto debe notificar al ATC la citada falla, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

(f) Falla del sistema de alerta de altitud: El piloto debe notificar al ATC en caso de falla del sistema de alerta de altitud, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

(g) Falla del sistema automático de mantenimiento de altitud: En caso de falla del sistema automático de mantenimiento de altitud, el piloto deberá adoptar las siguientes acciones en la siguiente secuencia:

(1) Mantener el nivel de vuelo autorizado;

(2) Evaluar la capacidad de la aeronave mantener el nivel autorizado a través de control manual;

(3) Vigilar el tránsito en conflicto tanto visualmente como por referencia al ACAS;

(4) Alertar a las aeronaves cercanas, encendiendo todas las luces exteriores, y, en caso no establezca contacto directo con el ATC, transmitiendo la posición, nivel de vuelo e intenciones en 121.5 MHZ;

(5) Notificar al ATC la falla del sistema, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

5. OPERACIONES DE AERONAVES NO APRO-BADAS PARA LA RVSM

(a) No se permitirá efectuar operaciones en el espacio aéreo RVSM a las aeronaves no aprobadas para operaciones RVSM que realicen vuelos internacionales, con excepción de los casos mencionados a continuación.

(b) Previa coordinación, se permitirá operar en espacio aéreo RVSM a las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM. La coordinación previa consistirá en la inclusión del siguiente texto en la casilla 18 del Plan de Vuelo: "STS/NON RVSM" y "RMK/STATE ACFT" o "RMK/ACFT ESTADO". Se deberá aplicar una separación vertical mínima de 2000 pies entre aeronaves sin aprobación RVSM y todas las demás.

(c) Previa coordinación, se permitirá operar en espacio aéreo RVSM a los vuelos de entrega (FERRY), vuelos de mantenimiento y vuelos humanitarios. Si salen desde cualquier FIR de la República Argentina, deberán obtener la autorización del ACC correspondiente normalmente no más de 12 horas ni menos de 4 horas antes de la hora de salida prevista. El Explotador deberá notificar esta autorización a todos los ACC´s afectados a lo largo de la ruta prevista para el vuelo. Se deberá incluir el siguiente texto en la casilla 18 del Plan de Vuelo: "STS/NON-RVSM" y "MK/HUMANITARIAN FLIGHT" o "RMK/VUELO HUMANITARIO"; "RMK/FERRY"; "RMK/MAINT" o "RMK/MANTENIMIENTO", según corresponda. Se deberá aplicar una separación vertical mínima de 2000 pies entre aeronaves sin aprobación RVSM y todas las demás.

(d) Las aeronaves sin aprobación RVSM realizando vuelos nacionales (domésticos), que no sean aeronaves de Estado o aeronaves en vuelo de entrega o en vuelo de mantenimiento o vuelos humanitarios, solamente podrán volar en el espacio aéreo RVSM hasta el 1º de julio de 2006 si están autorizadas por la dependencia ATC responsable por el espacio aéreo en cuestión, en función de la demanda de tránsito y carga de trabajo.

(e) Aquellos Explotadores que soliciten ingresar al espacio aéreo RVSM deberán establecer contacto con el ACC de jurisdicción para determinar las horas más convenientes para su ingreso. El ingreso al espacio aéreo RVSM depende del tránsito y la carga de trabajo del controlador.

(f) Las aeronaves sin aprobación RVSM solamente serán autorizadas a ingresar a espacios aéreos RVSM que cuenten con suficiente cobertura de comunicaciones.

(g) Se aplicará la separación vertical de 2000 pies entre las aeronaves sin aprobación RVSM y todas las demás.

(h) Las aeronaves con aprobación RVSM tendrán preferencia en la utilización de los niveles de vuelo.

(i) Las aeronaves sin aprobación RVSM deberán presentar su Plan de Vuelo para efectuarse fuera de los límites del espacio aéreo RVSM (FL 290 a FL 410, inclusive).

(j) Debido al tránsito o carga de trabajo, las aeronaves sin aprobación RVSM podrán ser instruidas para volar fuera del espacio aéreo RVSM.

(k) Si la seguridad del espacio aéreo está siendo afectada debido a que aeronaves sin aprobación RVSM ingresan al espacio aéreo RVSM, la Autoridad Aeronáutica competente podrá suspender, en cualquier momento, la autorización para la realización de tales vuelos en el espacio aéreo RVSM.

6. INFORME DE ERRORES DE MANTENIMIENTO DE ALTITUD

(a) Cada Explotador debe informar a la Autoridad Aeronáutica, en un plazo máximo de setenta y dos (72) horas, sobre cada evento en el cual su aeronave ha mostrado el siguiente comportamiento en el mantenimiento de la altitud:

(1) Error Total Vertical (TVE) de 90m (300 pies) o más;

(2) Error del Sistema de Altimetría de 75m (245 pies) o más; o

(b) Desviación de altitud asignada de 90m (300 pies) o más.

(c) Dicho temperamento se aplicará también en el caso de que un proveedor de servicios de tránsito aéreo informe de sospecha de que no se cumple con los requisitos del espacio RVSM.

7. SUSPENSION, REVOCACION Y REESTABLECIMIENTO DE LA AUTORIZACION

(a) La Autoridad puede enmendar las especificaciones de operación o documentos que correspondiera, para revocar o restringir una autorización RVSM, o puede revocar o restringir una LOA o Carta de Autorización, si determina que el Explotador no cumple o no está capacitado para cumplir con este Apéndice. Ejemplos de razones para enmienda, revocación o restricción, incluyen, pero no están limitados a los siguientes, si un Explotador:

(1) Cometa uno o más errores de mantenimiento de altitud en el espacio RVSM.

(2) No responder en tiempo y con efectividad para identificar y corregir un error de mantenimiento de altitud; o

(3) No informar un error de mantenimiento de altitud.

8. IDENTIFICACION DEL ESPACIO AEREO RVSM

(a) A partir de las 09.01 UTC del 20 de enero de 2005, se designará como Espacio Aéreo RVSM al espacio aéreo comprendido entre FL 290 y FL 410 inclusive, correspondiente a la FIR Córdoba, FIR Mendoza, FIR Resistencia, FIR Ezeiza y su porción oceánica al Oeste del meridiano 054000W desde las coordenadas 362200S-054000W hasta 425000S-054000W, y FIR Comodoro Rivadavia y su porción sobre el océano al Oeste del meridiano 054000W desde las coordenadas 425000S-054000W siguiendo por dicho meridiano hasta el Polo Sur.

(b) El espacio aéreo NO RVSM comprende la porción del espacio aéreo sobre el océano de la FIR Ezeiza y la FIR Comodoro Rivadavia, que no está comprendido dentro de los límites mencionados precedentemente.

(c) La separación vertical mínima que se aplicará en el espacio aéreo RVSM que se describe en el párrafo (a) será de 1000 ft.

AREAS DE TRANSICION CON UNA SEPARACION VERTICAL MINIMA (VSM) DE 300 M (1 000 FT)

(d) Las áreas de transición y los procedimientos de transición desde/hacia un espacio aéreo RVSM dentro de la FIR Ezeiza y la FIR Comodoro Rivadavia están identificadas y descritas a continuación.

(e) Dentro del espacio aéreo RVSM, sobre el océano y entre 355700S-055000W, 362200S-054000W y el Polo Sur, se ha dispuesto un "Espacio Aéreo de Transición RVSM" dentro del cual:

(1) las aeronaves que provienen del Este del meridiano 054º 00' 00" W (espacio aéreo NO RVSM), luego de cruzar dicho meridiano, adoptarán los niveles de vuelo de la Tabla de Niveles de Crucero aplicable en el espacio aéreo RVSM antes de cruzar el meridiano 055º 00' 00" W; o

(2) las aeronaves que provienen del Oeste, adoptarán un nivel de vuelo de la Tabla de Niveles de Crucero aplicable en el espacio aéreo NO RVSM, luego de cruzar el meridiano 055º 00' 00" W y alcanzarán el nivel NO RVSM antes de cruzar el meridiano 054º 00' 00" W.

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUSPENSION DE PROCEDIMIENTOS RVSM

(f) El ATS considerará la suspensión de los procedimientos RVSM dentro de las Regiones de Información de Vuelo EZEIZA, CORDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA o COMODORO RIVADAVIA cuando los pilotos presenten informes de turbulencia mayor que la moderada.

(g) Cuando se suspendan los procedimientos RVSM, la separación mínima vertical entre todas las aeronaves será de 2000 pies.

— APENDICE H —

PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA HELICOPTEROS

REGLAS GENERALES DE VUELO

1. Reglas generales aplicables a todos los vuelos.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Apéndice las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en la Sección 91.101 de esta Parte y las que se establecen a continuación.

(b) Procedimientos generales de sobrevuelo: Los helicópteros evitarán el sobrevuelo directo sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre una reunión de personas al aire libre, etc.

(c) Excepciones: Están dispensados del cumplimiento del párrafo (b) precedente:

(1) Cuando se tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Los helicópteros multimotores en condiciones normales de operación.

(3) En los casos de procedimientos particulares, que se difundan por las Publicaciones de Información Aeronáutica.

(d) Alturas mínimas: Los helicópteros volarán hasta la altura mínima que les permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para la vida y bienes de terceros.

(e) Intervención de la autoridad competente: En el caso de solicitud de sobrevuelo en lugares que manifiesten características particulares, la Autoridad Aeronáutica competente podrá disponer una inspección previa con el helicóptero del solicitante a fin de poder constatar la posibilidad de otorgar el permiso de vuelo solicitado.

2. Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este capítulo las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en la Sección 91.128 de esta Parte y las que se establecen a continuación.

(b) Lugares de operación: Los helicópteros deberán operar desde aeródromos, helipuertos, heliplataformas o helicubiertas habilitadas o desde lugares aptos denunciados y aceptados por la Autoridad Aeronáutica competente. Fuera de los lugares mencionados anteriormente, sólo se podrá operar en casos estrictamente justificados, comprobados y/o autorizados, tales como los siguientes:

(1) Emergencia de la aeronave.

(2) Helicópteros públicos en ejercicio de sus funciones (Art. 37 Código Aeronáutico son: militares, policía y aduana) .

(3) Misiones de búsqueda y salvamento (ver 91.903 de esta Parte) .

(4) Misión sanitaria (ver 91.903 de esta Parte) .

(5) Rescate en Playas (ver 91.903 de esta Parte) .

(6) Inspección de líneas de alta tensión (ver 91.903 de esta Parte) .

(7) Las operaciones que se realicen destinadas a prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social, catástrofe o misión sanitaria urgente, las que además deberán ajustarse a lo especificado en las Secciones 91.903 y 91.128 (a) (1) de esta Parte y según sea pertinente, a los párrafos 9 (b), (c) y (d) de los procedimientos generales de operaciones para helicópteros establecidos en este Apéndice.

(8) Actividades agroaéreas (ver 91.903 de esta Parte) .

(c) Responsabilidades: Es responsabilidad del propietario o del usuario:

(1) Comunicar a la Autoridad Aeronáutica competente la existencia de todo lugar apto para la actividad aérea del helicóptero que sea utilizado habitualmente o periódicamente para este fin.

(2) Obtener otros tipos de autorización para el aterrizaje y despegue en otros lugares seleccionados por los mismos que no sean los conocidos como lugares de operación (ver 91.903 de esta Parte y párrafo 2 (b) del presente Apéndice) .

(d) Tránsito de aeródromo: Cuando la operación de los helicópteros constituya tránsito de aeródromo, no podrán efectuar cambios bruscos en su posición por desplazamientos laterales, hacia atrás, hacia arriba o hacia abajo, salvo casos de emergencia.

(e) Circuito de tránsito: El circuito de tránsito del helicóptero se ajustará a los siguientes procedimientos:

(1) En los lugares en que se haya establecido un helipuerto, los helicópteros deberán ajustarse a las trayectorias del circuito de tránsito publicadas. Cuando fuera necesario efectuar espera, la misma se realizará en vuelo estacionario dentro de efecto suelo u orbitando a velocidad de seguridad según fuere precedente.

(2) En los aeródromos donde no se haya establecido un helipuerto, el circuito de tránsito estará representado por la trayectoria dirigida hacia el área demarcada para la operación de helicópteros que no crucen las pistas ni interfieran los circuitos de tránsito y trayectoria de aproximación y despegue de los aviones.

(3) En los casos de imposibilidad de realizarla en las formas indicadas, la operación del helicóptero en el circuito de tránsito se ajustará a las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en esta Parte. Los casos de imposibilidad se establecen en el desconocimiento del área de aterrizaje, en el reconocimiento de la ubicación de un lugar apto para el aterrizaje, en los vuelos nocturnos, cuando no estén perfectamente balizados los obstáculos de los circuitos de tránsito de un helipuerto, etc.

(f) Aterrizaje: Los helicópteros aterrizarán en el área demarcada para este fin, donde descenderán preferentemente enfrentando el viento. En los casos en que la operación deba ajustarse al circuito de tránsito que se establece para la aviación general en esta Parte, el aterrizaje se hará en la pista según se dispone en dicha reglamentación y de acuerdo con los procedimientos que se establecen en la misma.

(g) Abandono del área demarcada: Los helicópteros deberán despejar el área demarcada para aterrizaje y despegue a efectos de no demorar su ulterior utilización por otras aeronaves similares.

(h) Desplazamiento terrestre: El desplazamiento de los helicópteros desde un punto a otro en el área de maniobras de un aeródromo se hará ya sea rodando por las calles de acceso o en rodaje aéreo a velocidad reducida.

(i) Proximidad: Los helicópteros en el área de movimiento no podrán aproximarse a una distancia menor de 50 metros de los obstáculos y de aeronaves estacionadas o en movimiento. Cuando por razones de operación o de reabastecimiento se vean obligados a moverse dentro de estas áreas con obstáculos deberán hacerlo teniendo en cuenta la turbulencia ocasionada por los rotores, solicitando, de disponerse para esta operación, la presencia de señaleros autorizados.

(j) Despegue: La operación de despegue del helicóptero se hará de una de las siguientes formas:

(1) En los lugares donde se haya establecido un helipuerto, el despegue de los helicópteros se ajustará a las trayectorias correspondientes publicadas.

(2) En los aeródromos donde no exista helipuerto, el despegue desde el área demarcada o lugar apto se hará evitando cruzar las pistas, los circuitos de tránsito y las trayectorias de aproximación y despegue de otras aeronaves. En los casos de imposibilidad de realizarlos en la forma indicada, la operación de despegue del helicóptero se hará desde la pista de acuerdo con los procedimientos que para la aviación general se establecen en esta Parte.

3. Reglas generales aplicables a todos los vuelos controlados.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en la Sección 91.132 de esta Parte.

4. Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en la Sección 91.129 de esta Parte y las que se establecen a continuación.

(b) Tránsito de aeródromo en aeródromos controlados: Los helicópteros se ajustarán a lo dispuesto en el párrafo 2 (d) de este Apéndice. No obstante, podrán efectuar las maniobras de cambios bruscos que se mencionan en dicho número siempre que ello no constituya peligro para el resto del tránsito y hayan sido autorizados.

(c) Despegue: Excepto que se instruya de otra manera, la operación de despegue de los helicópteros se hará de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 2 (j) de este Apéndice.

REGLAS DE VUELO VISUAL

5. Reglas de vuelo visual (VFR) aplicables a todos los vuelos VFR.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en lo que respecta a las Reglas de Vuelo Visual aplicables a todos los vuelos VFR de esta Parte (Subparte B) y las que se establecen a continuación.

(b) Mínimas: Los helicópteros se ajustarán a las mínimas VFR que se prescriben para la aviación general en la Sección 91.155 de esta Parte.

(c) Ampliación de mínimas: Los helicópteros podrán realizar operaciones con visibilidad y distancia a las nubes inferiores a las establecidas en la Sección 91.155 de esta Parte, de acuerdo con lo siguiente:

(1) Vuelos VFR fuera de espacio aéreo controlado: A alturas inferiores a 1000 pies sobre la tierra o agua, manteniendo velocidad reducida que dé al piloto la oportunidad de ver el tránsito de aeronaves similares y todo obstáculo a tiempo para evitar el peligro de colisión.

(i) Operaciones negligentes o temerarias fuera de espacio aéreo controlado: Son de hecho operaciones negligentes los vuelos VFR realizados:

— A menos de 200 pies de altura sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 metros desde la aeronave, en la trayectoria prevista.

— A una velocidad que supere los:

100 KT cuando la visibilidad sea inferior a 2500 metros y hasta 1500 metros; o

80 KT cuando la visibilidad sea inferior a 1500 metros y hasta 1000 metros; o

60 KT cuando la visibilidad sea inferior a 1000 metros y hasta 500 metros; o

— A una distancia a las nubes inferior a 500 metros horizontalmente o 300 pies verticalmente.

(2) Vuelos dentro de zona de control: Excepto que se publiquen otros procedimientos por la Autoridad Aeronáutica competente o se determine de acuerdo al párrafo 11 (b) de este Apéndice, la operación del helicóptero se sujetará a las disposiciones prescriptas para el VFR especial.

6. Reglas de vuelo visual (VFR) aplicables al tránsito VFR en aeródromos no controlados.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en lo que respecta a las Reglas de Vuelo Visual aplicables al tránsito VFR en aeródromos no controlados de esta Parte (Subparte B) y las que se establecen a continuación.

(b) Mínimas meteorológicas: Los helicópteros se ajustarán a las mínimas meteorológicas VFR de aeródromo que se prescriben para la aviación general en la Sección 91.156 (a) de esta Parte.

(c) Disposiciones particulares para la operación VFR de helicópteros en aeródromos fuera de zona de control: Cuando las condiciones meteorológicas sean inferiores a las mínimas prescriptas VFR de un aeródromo fuera de zona de control (párrafo 6 (b) de este Apéndice), las operaciones VFR de los helicópteros se podrán realizar de acuerdo con lo siguiente:

(1) Vuelos VFR dentro de la zona de tránsito, de aeródromos: Con visibilidad inferior a 5 kilómetros pero no menor de 500 metros:

(i) A alturas inferiores a 1000 pies manteniendo velocidad reducida que dé al piloto la oportunidad de ver el tránsito de aeronaves similares y todo obstáculo a tiempo para evita riesgos de colisión;

(ii) Las condiciones meteorológicas fuera de la zona de tránsito de aeródromo deberán posibilitar el vuelo VFR por cuenta del piloto sujeto a las mínimas pertinentes de acuerdo con lo establecido en el párrafo 5 (b) ó 5 (c) y 5 (c) (1) de este Apéndice.

(iii) Sujeto a las disposiciones del párrafo 2 (e) (2) y 5 (c) (1) (i) de este Apéndice.

(2) Techo de nubes: No se efectuarán operaciones de helicópteros con un techo de nubes inferior a 500 pies.

7. Reglas de vuelo visual (VFR) aplicables a todos los vuelos VFR controlados dentro de espacio aéreo controlado.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en lo que respecta a Reglas de Vuelo Visual aplicables a todos los vuelos VFR controlados dentro de espacio aéreo controlado de esta Parte (Subparte B) y las que se establecen a continuación.

(b) Vuelo VFR Especial: Cuando las condiciones meteorológicas dentro de zona de control sean inferiores a las mínimas que para el VFR controlado se prescriben para la aviación general en esta Parte (Subparte B), se podrá realizar vuelo VFR especial, siempre que sea autorizado previamente por la dependencia de jurisdicción de dicho espacio aéreo, a cargo del servicio de control de tránsito aéreo y que las condiciones meteorológicas en la ruta fuera de la zona de control deberán posibilitar el vuelo VFR por cuenta del piloto.

8. Reglas de vuelo visual (VFR) aplicables al tránsito VFR en aeródromos controlados.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo, las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en lo que respecta a Reglas de Vuelo Visual aplicables al tránsito VFR en aeródromos controlados de esta Parte (Subparte B) .

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR)

9. Reglas de vuelo por instrumentos (IFR) aplicables a todos los vuelos IFR.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo, las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en lo que respecta a Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) aplicables a todos los vuelos IFR de esta Parte (Subparte B) .

(b) Normas especiales para situaciones de emergencia social, catástrofe o misión sanitaria urgente.

En situación de emergencia social, catástrofe o misión sanitaria urgente, se cumplimentarán las siguientes normas especiales:

(1) Los helicópteros afectados a las operaciones que se mencionan en la Sección 91.903 de esta Parte y párrafo 2 (b) (7) de este Apéndice, podrán operar nocturno con plan de vuelo IFR (aeronave y piloto debidamente habilitados por la Autoridad Aeronáutica competente) .

(2) Estas operaciones estarán sujetas a los siguientes valores de visibilidad en vuelo de acuerdo con las velocidades máximas de operación que a continuación se determinan:

VISIBILIDAD EN VUELO	VELOCIDAD MAXIMA
4 000 metros	120 KT (222 Km./H)
3 000 metros	100 KT (185 Km./H)
2 500 metros	90 KT (166 Km./H)
2 000 metros	80 KT (148 Km./H)
1 500 metros	60 KT (111 Km./H)
1 000 metros	40 KT (74 Km./H)

Techo de nubes: mínimo 300 pies

NOTA: Volar a más velocidad o hacerlo con valores de visibilidad y/o techo de nubes inferiores a los determinados se considerara operación negligente o temeraria.

(3) Durante el vuelo se deberá tener referencia visual constante al terreno y una altura que les asegure una correcta separación con los obstáculos y el terreno, a la vez que les permita en caso de emergencia efectuar un aterrizaje sin peligro para la vida y bienes de terceros.

(4) Previo a la operación se deberá enlazar por radio (o por teléfono) con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción a efectos de presentar el correspondiente plan de vuelo IFR (ver Secciones 91.903 y 91.153 (d) (3) de esta Parte) e informar sobre el tipo de operación a realizar; asimismo, dicho enlace se podrá efectuar en vuelo, pero sin abandonar la vertical del lugar de salida.

(5) Durante toda la operación la aeronave deberá mantener enlace radioeléctrico con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción.

(c) Responsabilidad del piloto: Es responsabilidad del piloto y/o del Explotador, asegurarse de que en los lugares en que opere el helicóptero existen los medios apropiados de señalamiento e iluminación para permitir el despegue y el aterrizaje. Asimismo, es responsabilidad del piloto y/o Explotador que se cumplieren estrictamente las calificaciones que deben reunir los tripulantes de helicópteros, al realizar vuelos de acuerdo a la norma especial que trata el párrafo 9 (b) y que se especifican en el Capítulo 13 de este Apéndice.

(d) Ascenso al nivel de vuelo IFR apropiado: Si el piloto durante el vuelo encuentra condiciones meteorológicas adversas, que no permiten continuar su operación con requisitos mínimos establecidos en el párrafo 9 (b) de este Apéndice, deberá comunicarse con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción, a efectos de proponer los cambios que sean pertinentes a su plan de vuelo IFR y coordinar su ascenso a un nivel de vuelo IFR apropiado.

10. Reglas de vuelo por instrumentos (IFR) aplicables a los vuelos IFR fuera de espacio aéreo controlado.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo, las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en la Sección 91.192 de esta Parte.

11. Reglas y procedimientos (IFR) aplicables a los vuelos IFR en espacio aéreo controlado.

(a) Cumplimiento: Son de aplicación en este Capítulo, las disposiciones pertinentes que se establecen para la aviación general en lo que respecta a Reglas y Procedimientos (IFR) aplicables a los vuelos IFR en espacio aéreo controlado de esta Parte (Subparte B) y las que se establecen a continuación.

(b) Aproximaciones IFR: Las aproximaciones IFR se ajustarán a las trayectorias de la carta de aproximación publicada y a los procedimientos pertinentes para la aviación general del aeródromo de que se trate, excepto que:

(1) Las trayectorias IFR durante la operación puedan integrarse con las trayectorias del circuito de tránsito publicado para los helicópteros, en condiciones que permitan la aplicación VFR o VFR especial, autorizados por la dependencia de control de jurisdicción.

(2) La Autoridad Aeronáutica competente publique otras trayectorias IFR de aproximación, específicamente para la operación del helicóptero.

(c) Salidas: Las salidas de los vuelos IFR, en el aeródromo de que se trate, se ajustarán a los procedimientos pertinentes que se establecen para la aviación general, excepto que la Autoridad Aeronáutica competente publique otros procedimientos.

12. Normas para la operación de helicópteros en plataformas y buques.

(a) Cumplimiento: Las presentes normas son complementarias de las establecidas en los "Procedimientos generales de operaciones para helicópteros" y en tal carácter deben aplicarse y cumplimentarse en forma conjunta, inclusive con toda otra norma que se publique en la documentación aeronáutica pertinente.

(b) Ambito de Aplicación: Estas normas se aplicarán a todas las operaciones de helicópteros que se realicen desde el territorio nacional y viceversa hacia plataformas, buques nacionales y extranjeros, y las operaciones aéreas entre buques y/o plataformas en aguas jurisdiccionales argentinas o dentro del espacio aéreo de las Regiones de Información de Vuelo de jurisdicción de los Servicios de Tránsito Aéreo de la República Argentina, sobre altamar.

(c) Helipuertos y heliplataformas: Los buques y plataformas que utilizan este medio aéreo, deberán contar con helipuertos o heliplataformas habilitadas por la Autoridad Aeronáutica competente y, ajustándose a las normas específicas que al respecto determine la Prefectura Naval Argentina. En el caso de barcos o plataformas extranjeras en que se cuenta con una habilitación de la Autoridad Aeronáutica del país de

bandera, el propietario, armador o representante legal podrá presentar y solicitar la reválida por la Autoridad Aeronáutica Argentina de tal habilitación y, de no poseer la misma, deberá gestionar la habilitación ajustando su presentación a las normas establecidas.

(d) Excepción a la presente norma: Los helicópteros militares y policiales en su misión específica, de aduana, en misión sanitaria y los afectados a búsqueda, asistencia y salvamento, quedan exceptuados del cumplimiento de lo establecido en las presentes normas, salvo ajustarse a los requisitos de comunicaciones.

(e) Requerimientos previos al vuelo:

(1) Presentación del plan de vuelo: El requerimiento previo para realizar las operaciones aéreas mencionadas en el párrafo (b) precedente, es la presentación obligatoria del plan de vuelo correspondiente a los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción y ajustándose en un todo a lo especificado en la Sección 91.153 de esta Parte.

(2) Autorización de Prefectura: Con anterioridad a lo especificado en (e) (1), los interesados responsables de las operaciones de helicópteros, deberán obtener de la Prefectura Naval Argentina la autorización correspondiente para operar en el buque o plataforma que se trate, los cuales deben contar con helipuertos y/o heliplataformas habilitadas por la Autoridad Aeronáutica competente. La autorización así obtenida y la aclaración que el lugar reúne las condiciones exigidas para la actividad aérea deberán insertarse en la Casilla 18 del plan de vuelo, luego de la sigla RMK/

EJEMPLO:

RMK/PNA — (helipuerto habilitado)

RMK/PNA — (heliplataforma habilitada)

(3) Infracción aeronáutica grave: Si el piloto no obtiene la autorización a que se refiere el párrafo (e) (2) precedente no podrá realizar la operación aérea ni presentar el plan de vuelo correspondiente. El no cumplimiento de esta norma significará una infracción de orden aeronáutico, de carácter grave.

(4) Requisitos a cumplimentar por los propietarios o Explotadores de helicópteros: Todo propietario o Explotador de helicópteros destinados a operar en buques o plataformas deberá estar inscripto como Explotador de trabajo aéreo o de transporte aéreo ante la Autoridad Aeronáutica competente. Asimismo, la Prefectura Naval Argentina exige la inscripción y habilitación en el Registro Nacional del Personal de la Navegación.

(f) Responsabilidad: Ninguna de las normas contenidas en el presente Capítulo exime al comandante del helicóptero del cumplimiento de las demás disposiciones reglamentarias que rigen su operación.

(g) Prohibiciones de Vuelo: Se prohíbe:

(1) Las operaciones que no se ajusten en un todo a los requisitos establecidos en los párrafos (e) (1), (2), (3) y (4) .

(2) Las operaciones de helicópteros en buques con arrancada. (Ej.: cuando se da impulso inicial al zarpapar) .

(3) Las operaciones VFR:

(i) entre la puesta y salida del sol.

(ii) cuando imperen condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) .

(iii) las operaciones en helipuertos y heliplataformas que no estén habilitadas.

(iv) la realización de un vuelo IFR a o desde un helipuerto de un buque o heliplataforma si dicho lugar no está habilitado para vuelo nocturno en VMC y el piloto y la aeronave no cuentan con habilitación y/o equipamiento para vuelo IFR.

(v) operar en espacios aéreos controlados si el piloto y la aeronave no están convenientemente habilitados y no se cuenta con el correspondiente permiso de control tránsito aéreo.

(vi) operar, si el helicóptero no puede mantener enlace radioeléctrico con los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción en forma permanente.

(h) Instrumentos y equipos de a bordo: El helicóptero en todos los casos deberá contar con los instrumentos y equipos adecuados de acuerdo con lo establecido en esta Parte para el tipo de operación que se proyecta realizar. Asimismo, la Prefectura Naval Argentina exige contar con canales VHF para radioenlace con el Servicio Móvil Marítimo.

(i) Licencia del piloto: El comandante de la aeronave deberá poseer licencia de piloto comercial de helicópteros con habilitación para vuelo por instrumentos.

(j) Autorización para operar en el buque: La Autorización para operar en el buque deberá requerirse anticipadamente al Capitán de dicha nave (ya sea mediante comunicación radioeléctrica o por otros medios), quién de otorgarla, lo hace bajo su absoluta responsabilidad. Esto último no exime al piloto del cumplimiento de los demás requisitos de las presentes normas.

(k) Buques con cargas peligrosas: Las operaciones de helicópteros en buques tanque que transportan a granel líquidos combustibles, gases licuados inflamables, sustancias químicas peligrosas o mercancías de riesgo similar, se ajustarán a las normas que establezcan oportunamente la Autoridad Aeronáutica competente y la Prefectura Naval Argentina.

(l) Autoridad aduanera, migratoria y/o sanitaria: Cuando correspondiere, el piloto deberá dar cumplimiento a las normas que regulan la intervención de las autoridades aduaneras, migratorias y/o sanitarias.

(m) Investigación de accidentes e infracciones de orden aeronáutico: Los accidentes aeronáuticos e infracciones de orden aeronáutico que se produzcan en el ámbito especificado en el párrafo 12 (b) del presente Apéndice, serán competencia de la Autoridad Aeronáutica competente a través de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil Argentina (J.I.A.A.C) . Para las infracciones será de aplicación el "Régimen de Infracciones Aeronáuticas" (Decreto 2352/83).

(n) Helicópteros que operen en vuelos propios de la actividad pesquera (búsqueda de cardúmenes): Respecto de esta actividad sólo corresponde comunicar por radio, previo a la misma, al Centro de Control de Area (A.C.C) de jurisdicción, los horarios de operación y la zona aproximada de actividad.

(o) Helicópteros que operen entre buques y/o Plataformas que no se encuentran en puerto: Respecto de estas operaciones solo corresponde comunicar por radio, previo a las mismas, al Centro de Control de Area de jurisdicción, los horarios previstos para las operaciones que se trata y la zona aproximada en que se realizarán las mismas.

(p) Operaciones de helicópteros hacia el territorio nacional: Las operaciones de helicópteros hacia el territorio nacional desde barcos o plataformas que no se encuentren en puerto podrán realizarse siempre

que se cumpla con lo que se establece en el párrafo 12 (e) (Requerimientos previos al vuelo), debiéndose esperar el correspondiente permiso de tránsito aéreo para iniciar las mismas. Este permiso cubrirá sólo esta Parte de la operación y no exime al piloto de cumplir con toda otra norma que pueda corresponder aplicar al tipo de operación que lleve a cabo.

(q) Excepción a las Normas de entrada y salida del territorio argentino: Los helicópteros de matrícula extranjera que realicen operaciones de acuerdo con lo establecido en el párrafo 12 (p) precedente, están exceptuados del cumplimiento de lo establecido en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), referente a la entrada y salida del territorio argentino por aeronaves privadas extranjeras.

13. Calificaciones que deben reunir los tripulantes de helicópteros que realicen vuelos para prestar ayuda urgente en situaciones de emergencia social, catástrofe o misión sanitaria urgente.

(a) Experiencia reciente:

(1) Piloto: El piloto debe haber actuado como tal y realizado como mínimo 4 aterrizajes y 4 despegues en los últimos 60 días en un helicóptero del mismo tipo del que se asigna para la misión que se trata y uno de dichos aterrizajes y despegues haber sido efectuado en los últimos 15 días.

(2) Copiloto: El copiloto no podrá operar los controles durante el aterrizaje y el despegue si no actuó como tal y realizó (actuando en los controles) como mínimo 2 aterrizajes y 2 despegues en los últimos 45 días en un helicóptero del mismo tipo que se asigna para la misión que se trata, y uno de dichos aterrizajes y despegues deberá haber sido efectuado en los últimos 15 días.

(b) Generalidades: El piloto y/o el copiloto deberán tener conocimientos generales de las áreas en que puedan ser requeridos sus servicios ya sea por vuelos de práctica y reconocimiento realizados o por estudio de la cartografía correspondiente y preparación de cartas de navegación en la escala conveniente a la cual agregará informaciones particulares que le sirvan de guía y apoyo para su vuelo nocturno con plan de vuelo IFR y referencia visual constante al terreno teniendo en cuenta asimismo:

(1) el terreno y altitudes mínimas de seguridad.

(2) condiciones meteorológicas y su desarrollo según la estación del año.

(3) las facilidades disponibles para obtener información y apoyo meteorológico, comunicaciones, tránsito aéreo (servicios y procedimientos) .

(4) procedimientos de búsqueda y salvamento.

(5) facilidades para la aeronavegación asociadas con el área que se trate.

(6) procedimientos y corredores aéreos necesarios para evitar las zonas más densamente pobladas y obstáculos, con sobrevuelo sobre avenidas y parques.

(7) disponibilidad de luces e iluminaciones que sirvan para apoyar los desplazamientos.

(c) Procedimientos IFR: El piloto y el copiloto deberán tener conocimientos de los procedimientos de aproximación por instrumentos a los aeródromos que pueda ser necesario utilizar, debiendo asimismo realizar práctica de los mismos o sea hacer la práctica como mínimo 1 (una) vez cada 90 días a cada aeródromo considerado.

NOTA: El Explotador pertinente deberá informar a la Autoridad Aeronáutica su zona normal de servicio y cuales serían los aeródromos que pudieran llegar a utilizar con relación a ella a los fines del entrenamiento (práctica) de los procedimientos IFR.

(d) Procedimiento de emergencia de la aeronave y técnica de pilotaje

(1) El Explotador será responsable de asegurar la habilidad de sus pilotos para la ejecución de procedimientos de emergencia y respecto de la técnica de pilotaje, organizando al efecto dos comprobaciones (chequeos) anuales con un intervalo mínimo de 5 meses entre ambas.

(2) Asimismo deberá proveer instrucciones concretas respecto de las funciones que debe realizar a bordo cada miembro de la tripulación en caso de emergencia o en una situación que requiera evacuación de emergencia.

(3) También en su programa de entrenamiento deberá incluir instrucciones sobre el uso de todo el equipo para emergencias y salvamento que se lleva a bordo y ejercicios de evacuación de emergencia del helicóptero.

(e) Registro de Actividades: El Explotador deberá proveer los medios apropiados que mantengan al día la inspección y actualización de todos los requisitos establecidos respecto a los pilotos que afecte a estos vuelos y remitirá copia de los mismos a la Región Aérea de jurisdicción para su conocimiento y archivo.

14. Operaciones de vuelo

(a) Instalaciones y servicios adecuados: El piloto al mando no iniciará un vuelo a menos que se haya determinado previamente por todos los medios razonables de que se dispone, que las instalaciones y servicios terrestres y/o marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo, y para la operación del helicóptero en condiciones de seguridad son adecuados, inclusive las instalaciones y servicios de comunicaciones y las ayudas para la navegación.

(b) Mínimos de utilización del helipuerto: El piloto al mando no operará hacia o desde un helipuerto, empleando mínimos de utilización inferiores a los establecidos por la Autoridad Aeronáutica competente para dicho helipuerto.

(c) Instrucción a tripulantes y pasajeros:

(1) El piloto al mando se asegurará de que los miembros de la tripulación y los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:

(i) los cinturones de seguridad; y, cuando sea apropiado,

(ii) las salidas de emergencia;

(iii) los chalecos salvavidas;

(iv) el equipo de suministro de oxígeno; y

(v) otro equipo de emergencia previsto para uso individual, inclusive tarjetas de instrucción de emergencia para los pasajeros.

(2) El piloto al mando se asegurará que todas las personas a bordo conozcan la ubicación y el modo general de usar el equipo principal de emergencia que se lleve para uso colectivo.

(d) Aeronavegabilidad del helicóptero y precauciones de seguridad: No se iniciará ningún vuelo hasta que el piloto al mando haya comprobado que:

(1) el helicóptero reúne condiciones de aeronavegabilidad, está debidamente matriculado y que los certificados correspondientes con respecto a ello se llevan a bordo;

(2) los instrumentos y equipo instalados en el helicóptero son apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

(3) se ha efectuado toda la labor de mantenimiento necesaria, de conformidad con el capítulo 18 de este Apéndice.

(4) la masa del helicóptero y el emplazamiento del centro de gravedad se hallan dentro de los límites de seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

(5) toda la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;

(6) no se excederán las limitaciones de utilización, contenidas en el manual de vuelo del helicóptero.

(e) Informes y pronósticos meteorológicos: Antes de comenzar el vuelo, el piloto al mando se familiarizará con toda la información meteorológica disponible, apropiada al vuelo que se intenta realizar. La preparación para un vuelo que suponga alejarse de los alrededores del punto de partida, y para cada vuelo que se atenga a las reglas de vuelo por instrumentos, incluirá:

(1) un estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga;

(2) el planeamiento de medidas alternativas, para precaver la eventualidad de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido al mal tiempo.

(f) Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas:

(1) Vuelos que se efectúen de acuerdo con las reglas de vuelo visual: No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, a menos que se trate de uno puramente local en condiciones VMC, a no ser que los informes meteorológicos más recientes, o una combinación de los mismos y de pronósticos, indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta que haya de volarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, serán, a la hora apropiada, tales que permitan el cumplimiento de estas reglas.

(2) Vuelos que se efectúen de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos

(i) Cuando se requiera un helipuerto de alternativa: no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a menos que la información disponible indique que las condiciones en el helipuerto de aterrizaje previsto o al menos en un helipuerto de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a los mínimos de utilización de helipuerto.

(ii) Cuando no se requiera ningún helipuerto de alternativa: no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a menos que la información meteorológica más reciente indique que las siguientes condiciones meteorológicas existirán desde dos horas antes hasta dos horas después de la hora prevista de llegada, o desde la hora real de salida hasta dos horas después de la hora prevista de llegada, el período que sea más corto:

(A) Una altura de base de nubes de por lo menos 1000 ft; y

(B) Una visibilidad mínima de 5 Km.

(3) No se continuará ningún vuelo hasta el helipuerto de aterrizaje previsto, a menos que la información meteorológica más reciente que se disponga indique que las condiciones en tal helipuerto o por lo menos en uno de los helipuertos de alternativa, a la hora prevista de llegada, serán iguales o superiores a los mínimos de utilización de helipuerto especificado.

(4) Excepto en caso de emergencia, ningún helicóptero proseguirá su aproximación para el aterrizaje más allá de un punto en el cual, se infringirán los mínimos de utilización de helipuerto.

(5) Si se ha de realizar un vuelo en condiciones de englamamiento conocidas o previstas, el mismo no se comenzará antes que el helicóptero esté certificado y equipado para hacer frente a tales condiciones.

(g) Helipuertos de alternativa

(1) Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se especificará al menos un helipuerto de alternativa en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo, a no ser que:

(i) Prevalezcan las condiciones meteorológicas de 16 (f) (2) (ii) de este Apéndice, o,

(ii) el helipuerto de aterrizaje previsto esté aislado y no se disponga de ninguno de alternativa y;

(A) Se prescriba un procedimiento de aproximación por instrumentos para el helipuerto aislado de aterrizaje previsto; y

(B) se determine un punto de no retorno (PNR) en caso de que el destino sea en el mar.

(2) Pueden indicarse helipuertos de alternativa adecuados en el mar, sujeto a las siguientes condiciones:

(i) los helipuertos de alternativa en el mar sólo se utilizarán después de pasar un punto de no retorno (PNR) . Antes del PNR, se utilizarán los helipuertos de alternativa en tierra;

(ii) se considerará la fiabilidad mecánica de los sistemas críticos de control y de los componentes críticos y se la tendrá en cuenta al determinar la conveniencia de los helipuertos de alternativa;

(iii) se podrá obtener la capacidad de performance con un motor fuera de funcionamiento antes de llegar al helipuerto de alternativa;

(iv) la disponibilidad de la plataforma estará garantizada;

(v) la información meteorológica debe ser fiable y precisa.

NOTA: La técnica de aterrizaje indicada en el manual de vuelo después de fallar un sistema de control puede impedir la designación de ciertas heliplataformas como helipuertos de alternativa.

(3) Los helipuertos de alternativa en el mar no deben utilizarse cuando sea posible llevar combustible suficiente para llegar a un helipuerto de alternativa en tierra. Estas circunstancias deberán ser excepcionales y no incluir aumento de carga útil en condiciones meteorológicas adversas.

(h) Reservas de combustible y lubricante

(1) Todos los helicópteros: No se iniciará ningún vuelo si, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en vuelo, el helicóptero no lleva suficiente combustible ni lubricante para completar el vuelo sin peligro. Además, llevará una reserva para prever contingencias.

(2) Operaciones de conformidad con las reglas de vuelo visual: La cantidad de combustible y lubricante que se lleva para cumplir con 14 (g) (1) de este Apéndice será, en el caso de operaciones VFR, por lo menos la suficiente para que el helicóptero pueda:

(i) volar hasta el helipuerto al cual se haya proyectado el vuelo y seguir volando por un período de 20 minutos a la velocidad de alcance óptimo más el 10% del tiempo de vuelo previsto; y

(ii) volar hasta el helipuerto al cual se haya proyectado el vuelo y desde allí hasta el helipuerto de alternativa más lejano con 20 minutos más de autonomía a velocidad de alcance óptimo; y, en ambos casos

(iii) disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias.

(3) Operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos: La cantidad de combustible y lubricante para cumplir con 14 (h) (1) de este Apéndice será, en el caso de operaciones IFR, por lo menos la suficiente para que el helicóptero pueda:

(i) Cuando no se requiera ningún helipuerto de alternativa, según el párrafo 14 (f) (2) (ii) de este Apéndice, volar hasta el helipuerto al cual se proyecta el vuelo, y además:

volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 1.500 ft por encima del helipuerto de destino, en condiciones normales de temperatura, efectuar la aproximación y aterrizar; y

disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias.

(ii) Cuando se requiera un helipuerto de alternativa, según el párrafo 14 (f) (2) (i) de este Apéndice, volar hasta el helipuerto al cual se proyecta el vuelo y realizar una aproximación frustrada, y a continuación:

volar hasta el helipuerto de alternativa indicado en el plan de vuelo; y después

volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 1500 ft por encima del helipuerto de alternativa en condiciones normales de temperatura y realizar la aproximación y aterrizar, y

disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias.

(iii) Cuando no se disponga de helipuerto de alternativa adecuado según 14 (g) (1) (ii) de este Apéndice, volar hasta el helipuerto al cual se proyecta el vuelo y a continuación durante 2 horas a la velocidad de espera.

(4) Al calcular el combustible y el lubricante requerido en párrafo 14 (h) (1) de este Apéndice, se tendrá en cuenta por lo menos lo siguiente:

(i) las condiciones meteorológicas pronosticadas;

(ii) los encaminamientos del control de tránsito aéreo y las demoras de tránsito posible;

(iii) en caso de vuelos IFR, una aproximación por instrumentos al helipuerto de destino, incluso una aproximación frustrada;

(iv) los procedimientos respecto a pérdidas de presión en cabina, cuando corresponda, o detención de un grupo motor en ruta; y

(v) cualquier otra situación que pueda demorar el aterrizaje del helicóptero o aumentar el consumo de combustible y/o lubricante.

NOTA: Nada de lo dispuesto en 14 (h) de este Apéndice impide la modificación de un plan de vuelo, durante el vuelo, a fin de preparar un nuevo plan hasta otro helipuerto, siempre que desde el punto en que se cambie el plan de vuelo puedan cumplirse los requisitos de 14 (h) .

(i) Provisión de oxígeno

(1) No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la presión atmosférica en los compartimentos del personal sea inferior a 700 hpa, a menos que se lleve una provisión suficiente de oxígeno respirable para suministrarlo a:

(i) todos los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo el período de tiempo que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimentos que ocupan se mantenga entre 700 hpa y 620 hpa.

(ii) todos los miembros de la tripulación y pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimentos que ocupan sea inferior a 620 hpa.

(2) No se iniciarán vuelos de helicópteros con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y una parte de los pasajeros, según las circunstancias del vuelo, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento que ocupen sea inferior a 700 hpa.

(j) Uso de oxígeno: Todos los miembros de la tripulación ocupados en servicios esenciales para la operación del helicóptero en vuelo utilizarán continuamente el oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se exige el suministro, según los párrafos 14 (i) (1) ó 14 (i) (2) de este Apéndice.

(k) Instrucción para caso de emergencia en vuelo: En caso de emergencia durante el vuelo, el piloto al mando se asegurará de que todas las personas a bordo han sido instruidas en las medidas de emergencia que pueden ser apropiadas a las circunstancias.

(l) Informes meteorológicos emitidos por los pilotos: Cuando se encuentren condiciones meteorológicas que sea probable afecten a la seguridad de otras aeronaves, deberán notificarse lo antes posible.

(m) Condiciones de vuelo peligrosas: Las condiciones de vuelo peligrosas, que no sean relacionadas con condiciones meteorológicas, que se encuentran en ruta deberán notificarse lo antes posible. Los informes así emitidos deberán dar los detalles que pueden ser pertinentes para la seguridad de otras aeronaves.

(n) Idoneidad de los miembros de la tripulación de vuelo: El piloto al mando será responsable de garantizar que:

(1) no se comenzará ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y

(2) no se continuará ningún vuelo más allá del helipuerto adecuado más próximo cuando la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones se vea significativamente reducida por la disminución de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.

(o) Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio

(1) Despegue y aterrizaje: Todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio de vuelo permanecerán en sus puestos.

(2) En ruta: Todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio de vuelo permanecerán en sus puestos, a menos que su ausencia sea necesaria para desempeñar cometidos relacionados con la utilización del helicóptero, o por necesidades fisiológicas.

(3) Cinturones de seguridad: Todos los miembros de la tripulación de vuelo mantendrán abrochado su cinturón de seguridad mientras estén en sus puestos.

(4) Arnés de seguridad: Cuando se dispone de arneses de seguridad, cualquier miembro de la tripulación de vuelo que ocupe un asiento de piloto deberá mantener abrochado el arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje; todos los otros miembros de la tripulación deberán mantener abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes les impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado.

(p) Procedimientos de vuelo por instrumentos

(1) La Autoridad Aeronáutica competente aprobará y promulgará uno o más procedimientos de aproximación por instrumentos para servir a cada área de aproximación final y de despegue, o al helipuerto utilizado para operaciones de vuelo por instrumentos.

(2) Todos los helicópteros operados de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos observarán los procedimientos de aproximación por instrumentos aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente.

(q) Instrucción — Generalidades: Los rotores del helicóptero no girarán con potencia de motor sin que se encuentre un piloto calificado al mando.

(r) Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo o cuando giran los rotores

(1) No se reabastecerá de combustible a ningún helicóptero cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando o mientras giren los rotores, a menos que este atendido por el piloto al mando u otro personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

(2) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, deberán mantenerse comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervise el reabastecimiento y el piloto al mando u otro personal calificado requerido por el párrafo 14 (r) (1) de este Apéndice, utilizando el sistema de intercomunicación del helicóptero u otros medios adecuados.

(s) Vuelos sobre el agua: Todos los helicópteros que vuelen sobre el agua de acuerdo con el párrafo 16 (c) (i) de este Apéndice, estarán certificados para amaraje forzoso. El estado del mar formará parte integrante de la información sobre amaraje forzoso.

15. Limitaciones de utilización de la performance del helicóptero.

(a) Las operaciones de los helicópteros se realizarán:

(1) de conformidad con los términos establecidos en su certificado de aeronavegabilidad o documento aprobado equivalente;

(2) dentro de las limitaciones de utilización prescriptas por la autoridad encargada de la certificación en el Estado de matrícula; y

(3) dentro de las limitaciones de masa impuestas por el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido, a no ser que la autoridad competente autorice otra cosa, en circunstancias excepcionales, para un cierto helipuerto donde no exista problemas de perturbación debido al ruido.

(b) En el helicóptero habrá letreros, listas, marcas en los instrumentos, o combinaciones de estos recursos, que presenten visiblemente las limitaciones prescriptas por la autoridad encargada de la certificación en el Estado de matrícula.

(c) Sólo se permitirá volar desde helipuertos elevados en áreas congestionadas a los helicópteros de clase de performance 1.

(d) No se permite volar desde helipuertos elevados o heliplataformas a los helicópteros de clase de performance 3.

16 Instrumentos, equipo y documentos de vuelo del helicóptero.

(a) Generalidades: Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, se instalarán o llevarán, según sea apropiado, en los helicópteros los instrumentos, equipo y documentos de vuelo que se prescriben en los párrafos siguientes, de acuerdo con el helicóptero utilizado y con las circunstancias en que haya de realizarse el vuelo.

(b) Instrumentos: Los helicópteros irán equipados con instrumentos para que la tripulación de vuelo pueda verificar la trayectoria de vuelo del helicóptero, llevar a cabo cualquier maniobra requerida y observar las limitaciones de utilización del helicóptero en las condiciones de utilización previstas.

(c) Equipo: Todos los helicópteros en todos los vuelos irán equipados con:

(1) un botiquín adecuado de primeros auxilios, situado en lugar accesible;

(2) extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del helicóptero y de los cuales, al menos uno estará ubicado:

(i) en el compartimiento de pilotos; y

(ii) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a algún miembro de la tripulación de vuelo;

(3) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad de tres (3) años; y

(4) un cinturón para cada asiento y cinturones de seguridad para cada litera;

(5) los manuales, cartas e información siguientes:

(i) el manual de vuelo del helicóptero, u otros documentos o información relacionados con toda limitación de utilización prescripta para el helicóptero por la autoridad encargada de la certificación, del Estado de matrícula y requeridos para la aplicación del Capítulo 15 de este Apéndice;

(ii) cartas actualizadas adecuadas para la ruta del vuelo propuesto y para todas las rutas por la que pudiera desviarse el vuelo;

(iii) los procedimientos prescriptos por la Autoridad Aeronáutica competente para los pilotos al mando de aeronaves interceptadas; y

(iv) las señales visuales para uso de las aeronaves, tanto interceptoras como interceptadas, publicadas por la Autoridad Aeronáutica competente

(5) fusibles eléctricos de repuesto, de los amperajes apropiados, para sustituir en vuelo los emplazados, en lugares accesibles.

(6) Todos los helicópteros en todos los vuelos deberán estar equipados con las claves de señales de tierra a aire para fines de búsqueda y salvamento.

(7) Todos los helicópteros en todos los vuelos deberán estar equipados con un arnés de seguridad para cada asiento de los miembros de la tripulación.

(d) Señalamiento de las zonas de penetración del fuselaje: Si se señalan en el helicóptero las áreas adecuadas del fuselaje para que penetren las brigadas de salvamento en caso de emergencia, tales áreas se marcarán como lo establece el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Operación de aeronaves — Parte III) . El color de las marcas será rojo o amarillo y, de ser necesario, se perfilarán en blanco para que contrasten con el fondo.

(1) Si los señalamientos de los ángulos se hallan a más de 2 m de distancia, se insertarán líneas intermedias de 9 cm. x 3 cm., de forma que la separación entre señales adyacentes no sea mayor de 2 m.

NOTA: Esta norma no exige que un helicóptero tenga zonas de penetración del fuselaje.

(e) Todos los helicópteros que realicen vuelos VFR

(1) Todos los helicópteros que realicen vuelos VFR llevarán el siguiente equipo:

(i) una brújula;

(ii) un reloj de precisión que indique la hora en horas, minutos y segundos;

(iii) un baroaltímetro de precisión;

(iv) un indicador de velocidad; y

(v) demás instrumentos o equipo que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Todos los helicópteros que realicen vuelos VFR controlado llevarán, además de lo requerido en el párrafo 16 (e) (1) de este Apéndice, el siguiente equipo:

(i) un cronómetro;

(ii) un baroaltímetro de precisión adicional;

(iii) un dispositivo que indique la temperatura exterior, ubicado en el compartimiento de la tripulación de vuelo;

(iv) un variómetro;

(v) equipo VOR, DME y ADF;

(vi) una radio VHF en radio telefonía que permita la comunicación en ambos sentidos con la dependencia de control de jurisdicción; e

(vii) información apropiada para el vuelo, relativa a los servicios de comunicaciones, ayudas para la navegación y aeródromos.

(f) Todos los helicópteros que vuelen sobre el agua

(1) Medios de flotación: Los helicópteros, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, estarán equipados con medios de flotación permanentes o rápidamente desplegados, a fin de asegurar un amaraje forzoso seguro del helicóptero cuando:

(i) se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos a la velocidad normal de crucero, en el caso de helicópteros de Clase de performance 1 ó 2; o

(ii) se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra superior a la distancia de autorrotación o de aterrizaje forzoso seguro, en el caso de helicópteros de Clase de performance 3.

(2) Equipo de emergencia: Los helicópteros de Clases de performance 1 y 2 que operen de acuerdo con las disposiciones del párrafo 16 (f) (1) de este Apéndice, llevarán el siguiente equipo:

(i) un chaleco salvavidas, o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, un número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento incluso medios para el sustento de la vida que sea apropiada para el vuelo que se vaya a emprender; y

(iii) equipo necesario para hacer señales pirotécnicas de socorro de acuerdo a lo establecido en ese sentido por esta Parte.

(3) Los helicópteros de Clase de performance 3, cuando operen más allá de la distancia de autorrotación a partir de tierra, pero a menos de una distancia desde tierra de 12 millas náuticas (NM), estarán equipados con un chaleco salvavidas, o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

(4) Los helicópteros de Clase de performance 3 que no operen de conformidad con el párrafo 16 (f) (3) precedente o que operen al sur del paralelo 40, estarán equipados como se indica en el párrafo 16 (f) (2).

(5) Los helicópteros de Clases de performance 2 y 3, cuando despeguen o aterricen en un helipuerto en el que la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya posibilidad de un amaraje forzoso, deberán llevar por lo menos el equipo prescripto en el párrafo 16 (f) (2) (i).

(6) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con 16 (f) de este Apéndice, irá provisto de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas.

(g) Helicópteros que vuelen sobre zonas terrestres designadas: Los helicópteros que se empleen sobre zonas terrestres que han sido designadas como zonas en las que es difícil la búsqueda y salvamento de acuerdo a lo establecido en la Publicación de Información Aeronáutica de la República Argentina (AIP), llevarán los dispositivos de señales y del equipo de supervivencia (incluso medios para el sustento de la vida), apropiados al área sobre la que se haya de volar.

(h) Helicópteros sin cabina a presión: Los helicópteros sin cabina a presión que se prevea hayan de volar a grandes altitudes estarán equipados con dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida en el párrafo 14 (i) (1) de este Apéndice.

(i) Helicópteros que vuelen con sujeción a las reglas de vuelo por instrumentos: Los helicópteros, cuando vuelen con sujeción a las reglas de vuelo por instrumentos o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo, estarán equipados con:

(1) un indicador de desplazamiento lateral;

(2) dos indicadores de actitud de vuelo (horizonte artificial), uno de los cuales puede ser reemplazado por un indicador de viraje;

(3) un indicador de rumbo (giróscopo direccional) ;

NOTA: Los requisitos de (1), (2) y (3) precedentes pueden satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o por sistemas integrados de directores de vuelo, con tal que se conserven las garantías contra la falla total inherentes a cada instrumento.

(4) medios para comprobar si es adecuada la fuente de energía que acciona los instrumentos giroscópicos.

(5) dos baroaltímetros de precisión;

(6) un dispositivo que indique la temperatura exterior, ubicado en el compartimiento de la tripulación de vuelo;

(7) un reloj de precisión que indique la hora, en horas, minutos y segundos;

(8) un sistema indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo;

(9) un variómetro;

(10) información apropiada para el vuelo, relativa a los servicios de comunicaciones, ayudas para la navegación y helipuertos.

(11) una brújula;

(12) equipo SSR con Modo C para aquellas áreas donde se determine; y

(13) equipo VOR, DME, ILS y ADF.

(j) Helicópteros durante vuelos nocturnos: Los helicópteros cuando operen de noche, estarán equipados con:

(1) todo el equipo especificado en los párrafos 16 (e) o 16 (i) según corresponda de acuerdo a las reglas de vuelo aplicadas;

(2) las luces que exige la Sección 91.209 de esta Parte para aeronaves en vuelo o que operen en el área de movimiento de un helipuerto;

(3) un faro de aterrizaje;

(4) iluminación en todos los instrumentos de vuelo y equipo que sean esenciales para la utilización segura del helicóptero;

(5) luces en todos los compartimientos de pasajeros;

(6) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación;

(7) un indicador giroscópico de virajes para los vuelos VFR; y

(8) un variómetro para los vuelos VFR.

(k) Transmisor de localización de emergencia (ELT)

(1) Todos los helicópteros de Clase de performance 1 y 2 que vuelen sobre el agua según se describe en el párrafo 16 (f) (1) (i) y los helicópteros de Clase de performance 3 que vuelen según se describe en 16 (f) (1) (ii) llevarán por lo menos un ELT(s) por balsa, aunque no se requiere más de dos ELT en total.

(2) Los helicópteros que vuelen sobre zonas terrestres designadas según se describe en el párrafo 16 (g) de este Apéndice llevarán por lo menos un ELT.

(3) El equipo ELT que se lleve para satisfacer los requisitos de los párrafos 16 (k) (1) y 16 (k) (2) precedentes, funcionará de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Sección 91.207 de esta Parte.

17. Equipo de radiocomunicaciones y radionavegación del helicóptero.

(a) Equipo de radiocomunicaciones

(1) Los helicópteros que hayan de operar de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos o durante la noche, irán provistos de equipo de radiocomunicaciones. Dicho equipo deberá permitir una comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias y con las características que prescribe la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Cuando el cumplimiento del párrafo 17 (a) (1) precedente, exija que se proporcione más de una unidad de equipo de radiocomunicaciones, cada unidad será independiente de la otra u otras, hasta el punto de que la falla de una cualquiera no acarree la falla de ninguna otra.

(3) Los helicópteros que hayan de operar con sujeción a las reglas de vuelo visual, pero como vuelo VFR Controlado, irán provistos de equipo de radio que permita comunicación en ambos sentidos en cualquier momento durante el vuelo, con aquellas estaciones aeronáuticas y en aquellas frecuencias que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente.

(4) Los helicópteros que tengan que efectuar vuelos con respecto a los cuales se apliquen las disposiciones de los párrafos 16 (f) ó 16 (g) de este Apéndice, estarán equipados con equipo de radiocomunicaciones que permita la comunicación en ambos sentidos en cualquier momento del vuelo con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente.

(5) El equipo de radiocomunicaciones requerido de acuerdo con los párrafos 17 (a) (1) a 17 (a) (4) precedentes, debe ser apto para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de emergencia de 121,5 Mhz.

(b) Equipo de radionavegación

(1) Los helicópteros irán provistos del equipo de radionavegación que les permita realizar la navegación:

(i) de acuerdo con su plan de vuelo;

(ii) de acuerdo con los tipos de RNP prescriptos; y

(iii) de acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo; excepto en caso de que la navegación en los vuelos que se atengan a las reglas de vuelo visual se efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.

(2) El helicóptero irá suficientemente provisto de equipo de radionavegación para asegurar que, en caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para permitir que el helicóptero navegue de conformidad con el párrafo 17 (b) (1) precedente.

NOTA: Este requisito puede satisfacerse por otros medios que no sean la duplicación del equipo.

(3) Para los vuelos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelos por instrumentos, el helicóptero dispondrá de equipo que permita recibir las señales que sirvan de guía hasta un punto desde el cual pueda efectuarse un aterrizaje visual. Este equipo permitirá obtener tal guía respecto a cada uno de los helipuertos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y a cualquier helipuerto de alternativa designado.

18. Mantenimiento del helicóptero

(a) Generalidades: A los fines de este capítulo, el término "helicóptero" incluye: célula, grupos motores, transmisiones de potencia, rotores, componentes, accesorios, instrumentos, equipo y aparatos, incluso el equipo de emergencia.

(b) Responsabilidad

(1) El Explotador de un helicóptero será responsable de su mantenimiento en condiciones de aeronavegabilidad, cuando se utilice.

(2) El Explotador de un helicóptero será responsable de garantizar, en la medida que sea factible, que:

(i) todo trabajo de mantenimiento, revisión, modificaciones y reparaciones que afecte a las condiciones de aeronavegabilidad, se lleve a cabo según prescribe la Autoridad Aeronáutica competente.

(ii) el personal de mantenimiento hace las oportunas entradas en los registros de mantenimiento del helicóptero, certificando que esté se halla en condiciones de aeronavegabilidad;

(iii) la conformidad (visto bueno) de mantenimiento la completará y firmará la persona o personas capacitadas, según la reglamentación de licencias, habilitaciones y certificados de competencias de funciones aeronáuticas civiles, para certificar que se ha completado satisfactoriamente el trabajo de mantenimiento y de conformidad con los métodos prescriptos en el manual de mantenimiento.

(c) Requisitos para certificar la aeronavegabilidad: Las personas responsables de la certificación de la aeronavegabilidad de un helicóptero, deberán estar calificadas de acuerdo con la reglamentación de licencias, habilitaciones y certificados de competencia de funciones aeronáuticas civiles.

(d) Registros de mantenimiento: El Explotador de un helicóptero llevará los siguientes registros de mantenimiento:

(1) Respecto al helicóptero completo:

(i) la masa en vacío actual y la posición del centro de gravedad cuando está vacío;

(ii) la edición o la supresión de equipo;

(iii) la clase y amplitud del mantenimiento y alteración y el tiempo en servicio, así como la fecha en que se llevó a cabo el trabajo;

(iv) la lista cronológica de cumplimiento con las directrices de aeronavegabilidad y los métodos de cumplimiento.

(2) Respecto a los componentes principales:

(i) el tiempo total en servicio;

(ii) la fecha de la última revisión general;

(iii) el tiempo en servicio desde la última revisión general;

(iv) la fecha de la última inspección.

(3) Respecto a aquellos instrumentos y equipo cuyo estado de funcionamiento y vida útil se determinan según el tiempo en servicio:

(i) los registros del tiempo en servicio necesarios para determinar su estado de funcionamiento y calcular su vida útil;

(ii) la fecha de la última inspección.

(e) El arrendamiento se ajustará a los requisitos pertinentes del párrafo 18 (d) precedente, durante el arriendo del helicóptero.

(f) Los registros a que se hace alusión en los párrafos 18 (d) y 18 (e) de este Apéndice, se conservarán durante un período de noventa (90) días a partir del término de la vida útil de la unidad a que se refiere.

— APENDICE I —

NORMAS PARA LA ACTIVIDAD DE VUELO CON PLANEADORES

1 NORMAS GENERALES

(a) Los planeadores podrán hacer uso del espacio aéreo ajustándose en un todo a las restricciones y/o requisitos operativos determinados para la parte del espacio en que se vaya a operar y dentro de las

limitaciones de equipamiento y de las habilitaciones de los tripulantes establecidos en el R.A.A.C. (Parte 91, Secciones 91.6, 91.152 y 91.205) .

(1) Respecto de la Sección 91.205 (e) de las R.A.A.C., se requerirá un baroaltímetro y se adoptará indistintamente equipos VOR / DME / ADF o sistema autónomo de navegación.

(b) La actividad normal del planeador debe desarrollarse en condiciones meteorológicas visuales (VMC) y de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) y cumplimentando todas las partes pertinentes de la Parte 91 de estas Regulaciones.

(c) Previo al ingreso a espacios aéreos controlados, los pilotos de planeadores deberán coordinar con la dependencia de control (ATC) de jurisdicción a efectos de obtener el permiso de tránsito correspondiente y ajustarse a lo determinado en los párrafos 2 (c), 4 (a) y 4 (b) del presente Apéndice.

(d) Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción deberán tener en cuenta que la modalidad de vuelo de los planeadores se desarrolla con una frecuente variación de altura y respondiendo a las condiciones meteorológicas reinantes.

2. OPERACION DE PLANEADORES EN AERODROMOS NO CONTROLADOS.

(a) En los aeródromos no controlados cuya zona de tránsito de aeródromo (ATZ) no se encuentre debajo de un área de control terminal (TMA) o dentro de una zona de control (CTR), se podrán efectuar vuelos entre la salida y puesta del sol.

(b) La altura de la operación no estará limitada mientras el vuelo se desarrolle por debajo del FL 195 y no interfiera en los espacios aéreos controlados correspondientes a las aerovías (AWY), áreas de control terminal (TMA) o zonas de control (CTR) .

(c) En caso que resulte necesario ingresar a espacios aéreos controlados, deberán ajustarse a lo determinado en los párrafos 1 (c), 4 (a) y 4 (b) del presente Apéndice.

(d) En los aeródromos no controlados cuyas zonas de tránsito de aeródromo (ATZ) se encuentren debajo de un área de control terminal (TMA) o dentro de una zona de control (CTR), se podrá efectuar actividad de planeadores entre la salida y puesta del sol, mientras la misma se ajuste a lo determinado en el párrafo 2 (b) precedente. Cuando sea necesario ingresar a espacio aéreo controlado se deberá cumplimentar lo especificado en los párrafos 1 (c), 4 (a) y 4 (b) del presente Apéndice.

3. OPERACION DE PLANEADORES EN AERODROMOS CONTROLADOS.

(a) La actividad de planeadores en aeródromos controlados se podrá llevar a cabo cuando previamente se establezcan las coordinaciones y enlaces con la dependencia de control de jurisdicción indicando lo siguiente o cumplimentando, según sea procedente, los párrafos 1 (c), 4 (a) y 4 (b) del presente Apéndice:

(1) Hora de iniciación de la actividad.

(2) Sector del espacio aéreo a utilizar.

(3) Altura requerida.

(4) Hora prevista de finalización de la actividad.

(5) Todo otro dato que requiera la dependencia de control de jurisdicción.

(b) En caso de realizar vuelo de travesía se deberá presentar el correspondiente plan de vuelo (Sección 91.153 de esta Parte) al que deberá ajustarse la operación o comunicar previamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción cualquier modificación al mismo.

(c) En los aeródromos controlados en los que se desarrolle actividad de instrucción y entrenamiento con planeadores, la Autoridad Aeronáutica competente establecerá sector/es de espacio/s aéreo/s para dichos vuelos. Los mismos podrán comprender indistintamente espacios aéreos controlados o no controlados.

(d) Los espacios aéreos establecidos de acuerdo al párrafo 3 (c) precedente, serán debidamente detallados en las publicaciones de información aeronáutica.

(e) Ocasionalmente podrán autorizarse sectores transitorios, los que en cada oportunidad deberán requerirse a la Región Aérea de jurisdicción.

4. OPERACION DE PLANEADORES EN ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS.

(a) La operación con planeadores en espacios aéreos controlados, deberá ajustarse a lo establecido en la Sección 91.152 de esta Parte.

(b) El piloto previo a su ingreso al espacio aéreo controlado establecerá enlace radioeléctrico con las dependencias de control de tránsito aéreo (ATC) de jurisdicción e indicará a las mismas:

(1) Posición, altura, trayectoria prevista con los niveles de vuelo (FL) que afectara su operación y solicitará el correspondiente permiso de tránsito aéreo.

(2) Todo otro dato que le solicite la dependencia de control de tránsito aéreo (ATC) de jurisdicción.

(c) Con respecto a lo determinado en los párrafos 4 (a) y 4 (b) precedentes, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATC) de jurisdicción podrán:

(1) Limitar la altura de vuelo y trayectoria para asegurar la separación con otro tránsito.

(2) Coordinar los horarios de actividad de los planeadores de acuerdo con las necesidades derivadas del tránsito aéreo en desarrollo en la zona.

(d) La operación de planeadores dentro de sectores permanentes establecidos y publicados dentro de espacios aéreos controlados, podrá llevarse a cabo si se dan las siguientes condiciones:

(1) El piloto deberá poseer como mínimo la Habilitación de Vuelo VFR Controlado.

(2) La aeronave debe estar equipada como mínimo con un altímetro aneroide de precisión, una brújula, un indicador de velocidad, un variómetro, un reloj de precisión que indique las horas, minutos y segundos, y un equipo de radio que permita establecer comunicación en cualquier momento del vuelo con la dependencia de control de tránsito aéreo de jurisdicción.

(3) Las operaciones deben realizarse exclusivamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

(e) En caso de no existir un sector permanente publicado, los pilotos solicitarán previamente a la dependencia de control de tránsito aéreo de jurisdicción la asignación de un sector de vuelo para realizar la actividad.

(f) Los planeadores y los aviones que los remolquen, mientras se encuentren en el sector de vuelo asignado, mantendrán enlace radioeléctrico permanente con la dependencia de control de tránsito aéreo de jurisdicción.

— APENDICE J —

NORMAS PARA LA OPERACION DE AEROSTATOS

1. GENERALIDADES

(a) La operación de aerostatos será efectuada por los respectivos propietarios o Explotadores de conformidad con las normas que sean aplicables y las que aquí se establecen, a los fines del cumplimiento por las dependencias ATS de la información sobre peligros de abordaje que puedan existir para las aeronaves que operen en vuelos controlados y/o IFR.

2. CONDICIONES METEOROLOGICAS

(a) Todos los vuelos de aerostatos se deberán realizar en condiciones meteorológicas superiores a las mínimas para vuelos VFR, manteniendo referencia visual constante con la superficie terrestre y en horario diurno exclusivamente.

3. INFORMACION A CURSAR

(a) Los responsables de la operación de aerostatos deberán informar a las autoridades aeronáuticas apropiadas lo siguiente:

(1) Fecha, hora de iniciación prevista, tiempo de duración del vuelo y hora límite prefijada para la finalización del mismo.

(2) Identificación del aerostato, color, dimensiones y otras características que se considere apropiado.

(3) Lugar desde el que se efectuará el despegue, trayectoria probable, altura máxima a alcanzar y sitio en que estima efectuar el descenso.

4. VUELO EN ESPACIO AEREO CONTROLADO Y EN ATZ.

(a) Para iniciar un vuelo dentro de espacio aéreo controlado y en zona de tránsito de aeródromo (ATZ), el interesado deberá obtener una autorización de la Autoridad Aeronáutica de jurisdicción, a cuyo efecto deberá cursar la correspondiente solicitud en la que consignará los datos del párrafo 3 (a) precedente con suficiente anticipación a la hora prevista para el ascenso.

(b) Los vuelos dentro de espacio aéreo controlado y en zona de tránsito de aeródromo se realizarán de acuerdo al permiso que en cada caso otorgue la Autoridad Aeronáutica (Dependencia ATS o Jefatura de Aeródromo), para salir de los mismos y se podrá denegar esa autorización toda vez que de acuerdo a las condiciones de tránsito previstas y al desplazamiento probable del aerostato, se puedan afectar las trayectorias de aproximación final para el aterrizaje y/o las zonas de tránsito de aeródromo.

(c) Durante las operaciones dentro de espacios aéreos controlados o zonas de tránsito de aeródromo, la tripulación del aerostato deberá mantener enlace radioeléctrico en ambos sentidos con las dependencias ATS de jurisdicción a la que deberá mantener informada del espacio aéreo afectado, desplazamiento del aerostato y toda otra información que le sea requerida o que considere necesario suministrar para mayor seguridad del tránsito aéreo.

5. PROHIBICION DE INGRESO A UN ESPACIO AEREO CONTROLADO O A UNA ZONA DE TRANSITO DE AERODROMO SIN AUTORIZACION.

(a) Si durante la realización de un vuelo el aerostato sigue una trayectoria tal que haga evidente que ingresará a un espacio aéreo controlado o a una zona de tránsito de aeródromo, no contando con la autorización mencionada en párrafo 4 (a) del presente Apéndice, la tripulación del mismo deberá adoptar todas las providencias a su alcance para evitar ese ingreso, incluyendo la realización de un aterrizaje si fuera necesario.

(b) En el caso del párrafo 5 (a) precedente, si se dispone de equipo de comunicaciones en ambos sentidos, la tripulación procurará establecer enlace con la dependencia de jurisdicción a la que informará de la situación y del progreso de la maniobra evasiva indicada, excepto que exista seguridad que esa maniobra se completará fuera de los límites del espacio involucrado.

6. EQUIPAMIENTO MINIMO DE LOS AEROSTATOS (TIPO GLOBO LIBRE) .

(a) Instrumental:

(1) Un (1) altímetro aneroide de precisión.

(2) Un (1) variómetro.

(3) Un (1) indicador de temperatura del aire del recinto con un error que no exceda de + 1 °C y arcos en código de colores.

(4) Un (1) indicador de temperatura del aire exterior con un error que no exceda de + 1 °C.

(5) Una (1) brújula.

(6) Un (1) cronómetro.

(b) Equipo radioeléctrico: Un (1) receptor — transmisor COM VHF RTF (muy alta frecuencia en radiotelefonía) .

(c) Equipo personal:

(1) Ropa de difícil ignición — combustión.*

(2) Guantes protectores antitérmicos e ignífugos.*

(3) Anteojos antiencandilamiento.

(4) Casco protector.

(d) Elementos varios de a bordo:

(1) Herramientas de emergencia apropiadas al tipo de aerostato.

(2) Elementos para reencendido*:

(i) Un (1) encendedor electrónico tipo chispero de bayoneta no menor de 10 centímetros, anclado con agarraderas de suelta rápida y cordón de seguridad.

(ii) Un (1) mínimo de dos (2) cajas de fósforos de seguridad, ubicadas en diferentes partes de fácil acceso de la vestimenta.

(3) Carta de Navegación CAA 1: 500.000.

(4) Documentación del aerostato.

(5) Código de señales.

(6) Equipo de supervivencia apropiado al tipo de vuelo.

(7) Extintor de incendio no menor de 2 Kg. de peso, de base no corrosiva y apto para ser operado a muy bajas temperaturas del aire ambiente.

(8) Soga de amarre y anclaje adecuada al tipo de operación y aeronave.

(*). Únicamente para globos de aire caliente.

7. GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS.

(a) Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a las personas, bienes u otras aeronaves y de conformidad con lo determinado en este Apéndice.

(b) Clasificación de los globos libres no tripulados: Los globos libres no tripulados se clasifican como sigue:

(1) Ligeros: globo libre no tripulado que lleva una carga útil de uno o más bultos de una masa combinada de menos de 4 Kg., salvo que se considere "pesado" de conformidad con el inciso (3) apartados (ii), (iii) ó (iv) que siguen; o

(2) mediano: globo libre no tripulado que lleva una carga útil de dos o más bultos de una masa combinada de 4 Kg. o más, pero inferior a 6 Kg., salvo que se considere "pesado" de conformidad con el inciso (3) apartados (ii), (iii) ó (iv) que siguen; o

(3) pesado: globo libre no tripulado que lleva una carga útil que:

(i) tiene una masa combinada de 6 Kg. o más; o

(ii) incluye un bulto de 3 Kg. o más; o

(iii) incluye un bulto de 2 Kg. o más de una densidad de más de 13 gramos por cm²; o

(iv) utiliza una cuerda u otro elemento para suspender la carga útil que requiere una fuerza de impacto de 230 newtons o más para separar la carga útil suspendida del globo.

(c) Reglas generales de utilización:

(1) Ningún globo libre no tripulado se utilizará sin autorización de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción; autorización que se gestionará dentro del término especificado en el párrafo 7 (f) (1) de este Apéndice.

(2) Ningún globo libre no tripulado, que no sea un globo ligero utilizado exclusivamente para fines meteorológicos y operado del modo prescripto por la Autoridad Aeronáutica competente, se utilizará encima del territorio de otro Estado sin la autorización apropiada de dicho Estado.

(3) La autorización a que se refiere el párrafo (c) (2) precedente, deberá obtenerse previo al lanzamiento y respetando el término especificado en el párrafo 7 (f) (1) de este Apéndice, siempre que existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que el globo pueda derivar hacia el espacio aéreo del territorio de otro Estado. Dicha autorización puede obtenerse para una serie de vuelos de globos o para un tipo determinado de vuelos repetidos, por ejemplo, vuelos de globos de investigación atmosférica.

(4) Los globos libres no tripulados se utilizarán de conformidad con las condiciones aquí establecidas y las del Estado o los Estados sobre los que puedan pasar.

(5) No se utilizará un globo libre no tripulado de modo que el impacto del mismo, o de cualquiera de sus partes, comprendida su carga útil, con la superficie de la tierra, provoque peligro a las personas o los bienes no vinculados a la operación.

(6) No se podrá utilizar un globo libre no tripulado sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS de jurisdicción.

(d) Limitaciones de utilización y requisitos en materia de equipo:

(1) No se deberá utilizar un globo libre no tripulado ligero (para fines no meteorológicos), mediano o pesado sin autorización de la autoridad ATS de jurisdicción, a un nivel o a través de un nivel inferior a la altitud de presión de 18.000 m (60.000 pies), en el que:

(i) haya más de cuatro octavos de nubes u oscurecimiento, o

(ii) la visibilidad horizontal sea inferior a 8 Km.

(2) Los globos libre no tripulados ligeros (para fines no meteorológicos), medianos o pesados, no deberán ser lanzados de modo que vuelen a menos de 300 m (1.000 pies) por encima de zonas urbanas densas, poblaciones o caseríos, o personas reunidas al aire libre que no estén vinculadas con la operación.

(3) No deberá utilizarse un globo libre no tripulado pesado, a menos que:

(i) esté equipado con un mínimo de dos dispositivos o sistemas para interrumpir el vuelo de la carga útil, automáticos o accionados por control remoto, que funcionen independientemente el uno del otro;

(ii) tratándose de globos de polietileno, de presión nula, se utilicen por lo menos dos métodos, sistemas, dispositivos o combinaciones de los mismos, que funcionen independientemente los unos de los otros para interrumpir el vuelo de la envoltura del globo;

NOTA: Los globos de superpresión no necesitan estos dispositivos, ya que ascienden rápidamente después de haber lanzado la carga útil y explotan sin necesidad de un dispositivo o sistema para perforar la envoltura del globo. En este contexto, debe entenderse que un globo a superpresión es una envoltura simple, no extensible, capaz de soportar una diferencia de presión más alta al interior que al exterior. Este globo se infla de modo que la presión del gas, menor durante la noche, también pueda extender totalmente la envoltura. Un globo a superpresión de este tipo se mantendrá esencialmente a un nivel constante hasta que se difunda demasiado gas al exterior.

(iii) la envoltura del globo esté equipada con uno o varios dispositivos que reflejen las señales de radar, o con materiales reflectantes que produzcan un eco en el equipo radar de superficie que funciona en la

gama de frecuencias de 200 MHz a 2700 MHz, y/o el globo esté equipado con dispositivos que permitan su seguimiento continuo por el Explotador más allá del radar instalado en tierra

(4) No se utilizarán globos libres no tripulados pesados en áreas en las que se utilicen equipos SSR terrestres, a menos que dichos globos estén dotados de un respondedor de radar secundario de vigilancia, con capacidad para informar altitud, que funcione continuamente en un código asignado, o que cuando sea necesario pueda poner en funcionamiento la estación de seguimiento.

(5) Los globos libres no tripulados equipados con una antena de arrastre que exija una fuerza mayor de 230 newtons para quebrarse en cualquier punto, no podrá utilizarse a menos que la antena tenga gallardetes o banderines de color colocados a intervalos no mayores de 15 m.

(6) No se utilizarán globos libres no tripulados pesados a una altitud de presión inferior a 18.000 m (60.000 pies) entre la puesta y la salida del sol o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol (rectificado según la altitud de operación) que estipule la autoridad ATS de jurisdicción, a menos que el globo, sus accesorios y carga útil, sin perjuicio de que puedan separarse durante el vuelo, estén iluminados.

(7) Un globo libre no tripulado pesado que esté equipado con un dispositivo de suspensión (que no sea un paracaídas abierto de colores sumamente visibles) y de una longitud mayor de 15 m, no podrá utilizarse entre la salida y la puesta del sol a una altitud de presión inferior a 18.000 m (60.000 pies), a menos que el dispositivo de suspensión ostente colores en bandas alternadas sumamente visibles o lleve gallardetes de colores.

(e) Interrupción del vuelo: El Explotador de un globo libre no tripulado pesado pondrá en funcionamiento los dispositivos apropiados para interrumpir el vuelo, estipulados en el párrafo 7 (d) (3) (i) y (ii) de este Apéndice:

(1) cuando se sepa que las condiciones meteorológicas no satisfacen a las mínimas estipuladas en el párrafo 7 (d) (1) ;

(2) en caso de que un desperfecto o cualquier otra razón haga que la operación resulte peligrosa para el tránsito aéreo o las personas o bienes que se encuentran en la superficie; o

(3) antes de entrar sin autorización en el espacio aéreo de otro Estado.

8. NOTIFICACION DE VUELO

(a) Notificación previa al vuelo:

(1) Se efectuará la notificación previa al vuelo previsto de un globo libre no tripulado ligero (para fines no meteorológicos) mediano o pesado, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción con una antelación mínima de siete (7) días a la fecha prevista para el vuelo.

(2) La notificación del vuelo previsto a la dependencia ATS de jurisdicción, contendrá los siguientes elementos de información:

(i) identificación del vuelo del globo o clave del proyecto;

(ii) clasificación y descripción del globo;

(iii) código SSR o frecuencia NDB, según corresponda;

(iv) nombre y número de teléfono del Explotador;

(v) lugar del lanzamiento;

(vi) hora prevista del lanzamiento (u hora de comienzo y conclusión de lanzamientos múltiple;

(vii) número de globos que se lanzarán e intervalo previsto entre cada lanzamiento (en caso de lanzamientos múltiples) ;

(viii) dirección de ascenso prevista;

(ix) nivel o niveles de crucero (altitud de presión) ;

(x) tiempo que se calcula transcurrirá hasta pasar por la altitud de presión de 18.000 m (60.000 pies), o llegar al nivel de crucero si éste es de 18 000 m, o menor, y punto en el que se prevé que se alcanzará;

NOTA: Si la operación consiste en lanzamientos continuos se indicarán las horas previstas para alcanzar el nivel correspondiente, el primero y el último de la serie (por ejemplo: 122136UTC — 130330UTC) .

(xi) la fecha y hora de terminación del vuelo y la ubicación prevista de la zona de impacto / recuperación. En el caso de globos que llevan a cabo vuelos de larga duración, como resultado del cual no pueden preverse con exactitud la fecha y hora de terminación del vuelo, se utilizará la expresión: “larga duración”.

NOTA: En caso de haber más de un lugar de impacto o recuperación, cada uno de ellos deberá detallarse con la correspondiente hora prevista para el impacto. Si se trata de una serie de impactos continuos, se indicarán las horas previstas para el primero y último de la serie (por ejemplo: 070330UTC — 072300UTC) .

(3) Toda modificación en la información previa al lanzamiento notificada de conformidad con el párrafo 8 (a) (2) de este Apéndice, será comunicada a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción, por lo menos seis (6) horas antes de la hora prevista para el lanzamiento o, en el caso de investigaciones de perturbaciones solares o cósmicas en los que la premura del tiempo es vital por lo menos 30 minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la operación.

(b) Notificación del lanzamiento: Inmediatamente después de que se haya lanzado un globo libre no tripulado ligero (para fines no meteorológicos), mediano o pesado, el Explotador notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción, lo siguiente:

(1) identificación del vuelo del globo;

(2) lugar del lanzamiento;

(3) hora efectiva del lanzamiento;

(4) hora prevista a la que se pasará la altitud de presión de 18.000 m (60.000 pies) o la hora prevista a la que se alcanzará el nivel de crucero si éste es inferior a 18 000 m y el punto en el que se alcanzará.

(5) toda modificación en la información notificada previamente de conformidad con los incisos (vii) y (viii) del párrafo 8 (a) (2) de este Apéndice.

(c) Notificación de anulación: El Explotador notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción apenas sepa que el vuelo previsto de un globo libre no tripulado ligero (para fines no

meteorológicos), mediano o pesado, que se hubiera notificado previamente de conformidad con el párrafo 8 (a), ha sido anulado.

(d) Consignación de la posición e informes:

(1) El Explotador de un globo libre no tripulado que se halle a una altitud no superior a 18.000m (60.000 pies), seguirá la trayectoria de vuelo y enviará informes sobre la posición del mismo a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción. A menos que éstas soliciten informes sobre la posición del globo a intervalos más frecuentes, el Explotador consignará la posición cada dos horas.

(2) El operador de un globo libre no tripulado pesado que esté desplazándose por encima de una altitud de presión de 18.000 m (60.000 pies) deberá verificar la progresión del vuelo del globo y enviar los informes sobre la posición del mismo a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción. A menos que éstas soliciten informes sobre la posición del globo a intervalos más frecuentes, el Explotador consignará la posición cada 24 horas.

(3) Si no se puede consignar la posición de conformidad con los párrafos (d) (1) y (2) precedentes, el Explotador notificará inmediatamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción. Esta notificación deberá incluir el último registro de posición. La dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción deberá ser notificada inmediatamente cuando se restablezca el seguimiento del globo.

(4) Una hora antes del comienzo del descenso proyectado de un globo libre no tripulado pesado, el Explotador enviará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción la siguiente información referente al globo:

(i) posición geográfica en que se encuentre en ese momento;

(ii) nivel al que se encuentra en ese momento (altitud de presión) ;

(iii) hora prevista de penetración en la capa correspondiente a la altitud de presión de 18.000 m (60.000 pies), si fuera el caso;

(iv) hora y punto de impacto en tierra previsto.

(5) El Explotador de un globo libre no tripulado ligero (para fines no meteorológicos), mediano o pesado, notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de jurisdicción el momento en que la operación ha concluido.

— APENDICE K —

NORMAS PARA LA OPERACION DE AERONAVES ULTRALIVIANAS MOTORIZADAS (ULM)

1. NORMAS TECNICAS

Las normas técnicas para los Ultralivianos Motorizados (ULM) se ajustarán a lo prescripto en la Parte 103 de estas Regulaciones.

2. TRIPULANTES

Los tripulantes de Ultralivianos Motorizados (ULM) deberán ser titulares, al menos, del Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada.

3. SEGUROS

Se aplicarán las disposiciones establecidas por el Título X del Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285) .

4. TRABAJO AEREO

Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán realizar actividades de trabajo aéreo en los casos en que el Explotador de la aeronave acredite el Certificado de Aeronavegabilidad con las habilitaciones técnicas autorizadas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas aprobadas por Decreto 2836/72.

5. LUGARES Y ESPACIOS AEREOS PARA LA OPERACION

(a) Operación en aeródromos y espacios aéreos no controlados

(1) Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán operar en aeródromos no controlados y fuera de los espacios aéreos controlados por debajo de FL 100, en condiciones de vuelo visual (VMC) y según las reglas VFR, entre la salida y puesta del sol.

(2) La operación durante el crepúsculo civil solo es permitida en aquellos ULM que se encuentran debidamente equipados y hagan uso de luces anticollisión y de navegación.

(3) Deberán integrarse al resto del tránsito sin tener prioridad de paso y a los efectos de las normas para el tránsito aéreo, se ajustarán a lo establecido en las Secciones pertinentes de la Parte 91 del R.A.A.C.

(b) Operación en aeródromos controlados

(1) Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán operar en aeródromos controlados a excepción de:

(i) aeródromos internacionales;

(ii) aeródromos clasificados como de Primera Categoría, a excepción de Santa Rosa y Santiago del Estero; y

(iii) los aeródromos Morón, San Fernando y San Justo.

(c) Operación en espacios aéreos controlados

(1) Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán operar en espacios aéreos controlados, a excepción de:

(i) Aerovías (AWY)

(ii) Areas de control terminal (TMA) ;

(iii) Zona de tránsito de aeródromo de los aeropuertos de uso internacional; y

(iv) Zona de tránsito de aeródromo y Zona de control del Aeroparque Jorge Newbery (ATZ/ CTR—AER), a excepción de los corredores y sectores VFR.

(2) Los ULM sólo podrán ingresar a la zona de tránsito de aeródromo y operar en los aeródromos internacionales clasificados "RG" (Regular para la aviación general internacional) que figuran en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina, cuando realicen vuelos internacionales exclusivamente.

(d) Requisitos para operar en aeródromos y espacios aéreos controlados

Para poder operar en aeródromos y espacios aéreos controlados, deberán dar cumplimiento a las siguientes normas especiales:

(a) Altura máxima: La altura máxima de operación dentro de la CTR será de 1.000 pies sobre el terreno, y el circuito de tránsito se realizará a 500 pies de altura.

(b) Piloto: El titular del Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada, deberá contar con la Habilitación de Vuelo VFR Controlado, inscripto en el mismo o en una habilitación temporal.

(1) Para obtener la habilitación mencionada, deberá darse cumplimiento a lo establecido en la Orden 162— (CRA — Curso de Instrucción Reconocida para Habilitación de Vuelo VFR Controlado). Esta habilitación deberá ser requerida y obtenida dentro de los 90 días posteriores a la obtención del Certificado de Piloto, y en el mismo lapso a los ya titulares que operen en espacios aéreo controlados.

(2) Quedan exceptuados del cumplimiento de lo establecido en (b) (1) de esta Sección:

(i) los titulares de la licencia de piloto privado de avión con Habilitación de Vuelo VFR Controlado, o de licencias superiores de avión, quienes deberán dar cumplimiento a lo establecido en los Párrafos 13 y 14 de la Disposición N° 015/86 (Adaptación a ULM) y Disposición N° 287/ 74 (Libro de Vuelo actualizado) .

(ii) los pilotos y alumnos en instrucción, bajo la responsabilidad del instructor de vuelo.

Nota 1: La habilitación de Vuelo VFR Controlado para ULM, no es válida para avión.

Nota 2: Se recuerda la obligatoriedad de contar con el Certificado de Radiotelefonista correspondiente para operar equipos de radio

(c) Aeronave: La aeronave deberá cumplimentar los requisitos técnicos establecidos en la Parte 103 de estas Regulaciones.

(d) condiciones meteorológicas: Las operaciones deberá realizarse exclusivamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), cuyos valores mínimos aplicables para ULM son:

(1) Visibilidad: 8 Km.

(2) Techo de nubes: 1500 pies.

(e) Coordinación y control: Las operaciones se desarrollarán previa coordinación y autorización de la dependencia de control de jurisdicción, la cual en caso de aprobar la operación, tendrá en cuenta lo siguiente:

(1) sector del espacio aéreo que se verá afectado;

(2) horario de la operación;

(3) restricciones a que deberá ajustarse la operación con motivo del tránsito aéreo en desarrollo o previsto;

(4) las operaciones deberán realizarse con enlace radioeléctrico permanente, de acuerdo a permisos e instrucciones del control.

(f) Horario de operación: La operación deberá realizarse exclusivamente en el horario comprendido entre la salida y puesta del sol.

(1) La operación durante el crepúsculo civil solo es permitida en aquellos ULM que se encuentren debidamente equipados y hagan uso de luces anticollisión y de navegación.

NOTA: A los efectos de las normas para el tránsito aéreo, se ajustarán a lo establecido en la Parte 91 de las R.A.A.C.

— APENDICE L —

LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LOS AVIONES

1. Terminología

Cuando se utilicen las siguientes expresiones en este Apéndice, tendrán los siguientes significados:

Ángulos de cobertura

a) El ángulo de cobertura A es el formado por dos planos verticales que se cortan, formando ángulos de 70° a la derecha y 70° a la izquierda, respectivamente, con el plano vertical que pasa por el eje longitudinal cuando se mira hacia atrás a lo largo del eje longitudinal.

b) El ángulo de cobertura F es el formado por dos planos verticales que se cortan, formando ángulos de 110° a la derecha y 110° a la izquierda, respectivamente, con el plano vertical que pasa por el eje longitudinal cuando se mira hacia adelante a lo largo del eje longitudinal.

c) El ángulo de cobertura L es el formado por dos planos verticales que se cortan, uno de ellos paralelo al eje longitudinal del avión y el otro, 110° a la izquierda del primero, cuando se mira hacia adelante a lo largo del eje longitudinal.

d) El ángulo de cobertura R es el formado por dos planos verticales que se cortan, uno de ellos paralelo al eje longitudinal del avión y el otro 110° a la derecha del primero, cuando se mira hacia adelante a lo largo del eje longitudinal.

Avanzando. Se dice que un avión sobre la superficie del agua está "avanzando" cuando se halla en movimiento y tiene una velocidad respecto al agua.

Bajo mando. Se dice que un avión que se halle sobre la superficie del agua está "bajo mando", cuando puede ejecutar las maniobras exigidas por el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, a fin de evitar otras naves.

Eje longitudinal del avión. Es el eje que se elija paralelo a la dirección de vuelo a la velocidad normal de crucero, y que pase por el centro de gravedad del avión.

En movimiento. Se dice que un avión que se halle sobre la superficie del agua está "en movimiento" cuando no está varado ni amarrado a tierra ni a ningún objeto fijo en tierra o en el agua.

Plano horizontal. Es el plano que comprende el eje longitudinal y es perpendicular al plano de simetría del avión.

Planos verticales. Son los planos perpendiculares al plano horizontal.

Visible. Dícese de un objeto visible en una noche oscura con atmósfera diáfana.

2. Luces de navegación que deben ostentarse en el aire

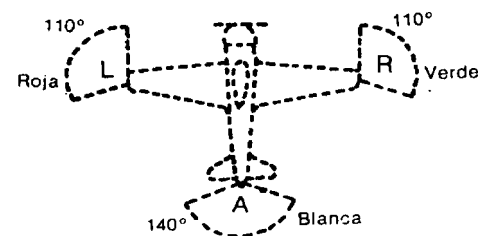
Como se ilustra en la Figura 1, deberán ostentarse las siguientes luces sin obstrucción:

a) una luz roja proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en el ángulo de cobertura L;

b) una luz verde proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en el ángulo de cobertura R;

c) una luz blanca proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, hacia atrás, en el ángulo de cobertura A.

FIGURA 1



3. Luces que deben ostentar los aviones en el agua

3.1. Generalidades

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar exige que se ostenten luces distintas en cada una de las siguientes circunstancias:

a) cuando el avión esté en movimiento;

b) cuando remolque otra nave o avión;

c) cuando sea remolcado;

d) cuando no esté bajo mando y no esté avanzando;

e) cuando esté avanzando, pero no bajo mando;

f) cuando esté anclado;

g) cuando esté varado;

A continuación, se describen las luces de a bordo necesarias en cada caso.

3.2. Cuando el avión esté en movimiento

Como se ilustra en la Figura 2, las siguientes luces aparecen como luces fijas sin obstrucción:

a) una luz roja proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, a través del ángulo de cobertura L;

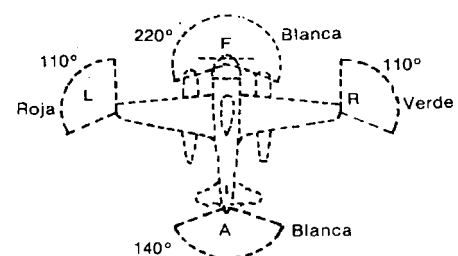
b) una luz verde proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, a través del ángulo de cobertura R;

c) una luz blanca proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, a través del ángulo de cobertura A; y

d) una luz blanca proyectada a través del ángulo de cobertura F.

3. Las luces descritas en a), b) y c) deberían ser visibles a una distancia de por lo menos 3,7 km (2 NM) . La luz descrita en d) debería ser visible a una distancia de 9,3 km. (5 NM) cuando se fije a un avión de 20 m o más de longitud, o visible a una distancia de 5,6 km (3 NM) cuando se fije a un avión de menos de 20 m de longitud.

Figura 2



3.3. Cuando remolque otra nave o avión

Como se ilustra en la Figura 3, las siguientes luces aparecen como luces fijas sin obstrucción:

a) las luces descritas en 3.2 anterior;

b) una segunda luz que tenga las mismas características de la luz descrita en 3.2 d) y que se encuentre montada en una línea vertical por lo menos 2 m por encima o por debajo de la misma; y

c) una luz amarilla que tenga, en otra forma, las mismas características de la luz descrita en 3.2 c) y que se encuentre montada sobre una línea vertical por lo menos 2 metros por encima de la misma.

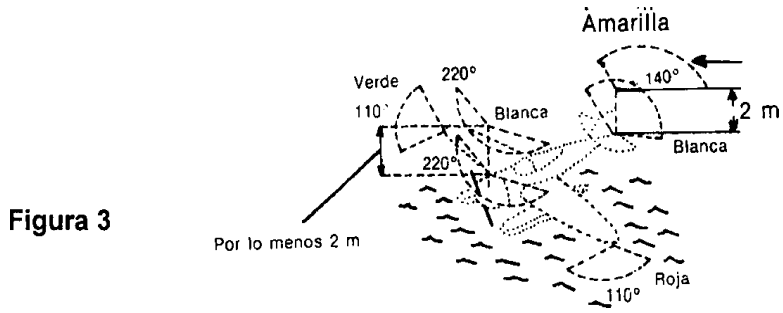


Figura 3

3.4. Cuando el avión sea remolcado

Las luces descritas en 3.2 a), b) y c) aparecen como luces fijas sin obstrucción.

3.5. Cuando el avión no esté bajo mando y no esté avanzando

Como se ilustra en la Figura 4, dos luces rojas fijas colocadas donde puedan verse mejor, una verticalmente sobre la otra y a no menos de 1 m de distancia una de otra, y de dicha característica como para ser visible alrededor de todo el horizonte a una distancia de por lo menos 3,7 km. (2 NM).

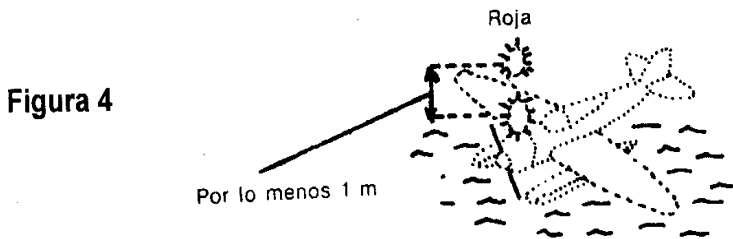


Figura 4

3.6. Cuando el avión esté avanzando, pero no bajo mando

Como se ilustra en la Figura 5, las luces descritas en 3.5 más las descritas en 3.2 a), b) y c).

NOTA: La presentación de las luces descritas en 3.5 y 3.6 anteriores, han de ser consideradas por las demás aeronaves como señales de que el avión que las ostenta no se encuentra bajo mando y no puede, por lo tanto, salirse del camino. No son señales de avión en peligro que requiere ayuda.

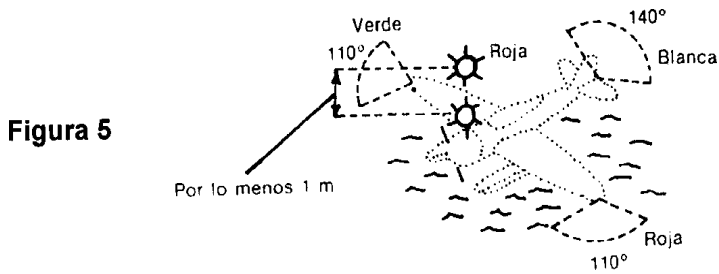


Figura 5

3.7. Cuando el avión esté anclado

a) si el avión tiene menos de 50 m de longitud, ostentará una luz blanca fija (Figura 6) en el lugar que sea más visible desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 3,7 km (2 NM).

b) Si el avión tiene 50 m de longitud o más, ostentará en los lugares en que sean más visibles una luz blanca fija, en la parte delantera y otra luz blanca fija en la trasera (Figura 7), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 5,6 km. (3 NM).

c) Si el avión tiene 50 m o más de envergadura, ostentará una luz blanca fija a cada lado (Figuras 8 y 9) para señalar su envergadura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1,9 km. (1 NM).

3.8. Cuando esté varado

Ostentará las luces prescritas en 3.7 y además dos luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia no menor de 1 m y de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte.

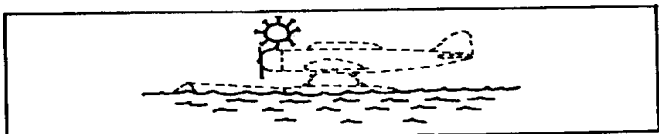


Fig. 6

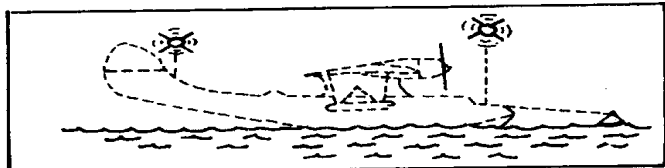


Fig. 7

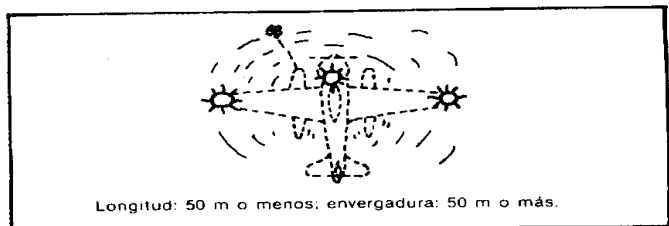


Fig. 8

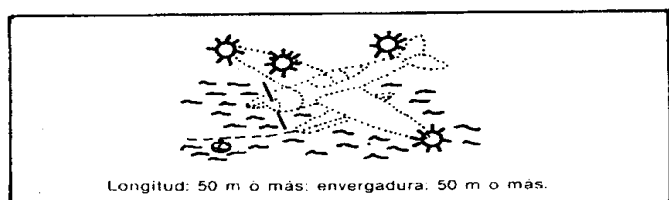


Fig. 9

— APENDICE Q —

Señales visuales en tierra

Prohibición de aterrizaje.-

1.- Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas, cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición. (Figura 2)

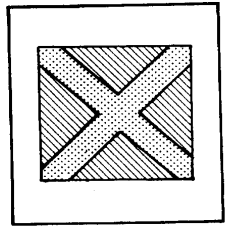


Fig. 2

Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje.-

2.- Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla, cuando esté colocado en un área de señales, indica que debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar, o durante el aterrizaje. (Figura 3)

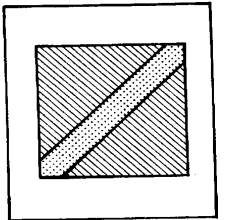


Fig. 3

Uso de pistas y calles de rodaje.-

3.- Una señal blanca y horizontal en forma de pesas, cuando esté colocado en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje. (Figura 4)

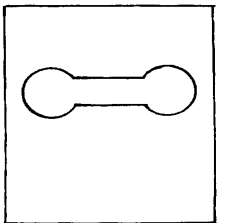


Fig. 4

Uso de pistas y calles de rodaje.-

4.- La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en 3, pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares, cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje. (Figura 5)

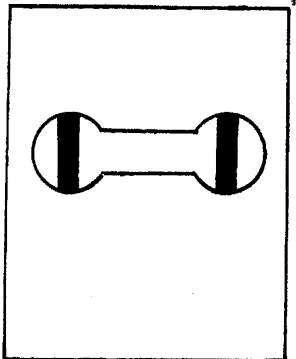


Fig. 5

Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito.-

5.- Cruces de un solo color que contraste, amarillo o blanco, colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o partes de las mismas, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves. (Figura 6)

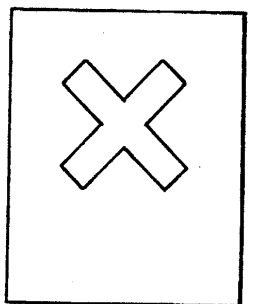


Fig. 6

Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.-

6.- Una "T" de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado, indica la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo que hará en una dirección paralela al brazo largo de la "T" y hacia su travesaño. (Figura 7)

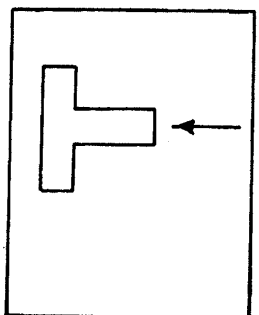


Fig. 7

Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.-

7.- Un grupo de dos cifras, colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate. (Figura 8)

Fig. 8

Tránsito hacia la derecha.-

8.- Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso, indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue. (Figura 9)

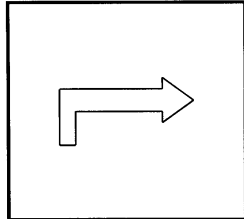


Fig. 9

Oficina de información de los servicios de tránsito aéreo.-

9.- La letra "C", en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo, indica el lugar en que se encuentra la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo. (Figura 10)

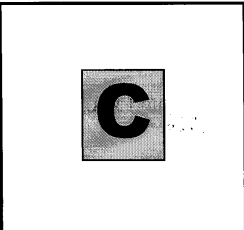


Fig. 10

Planeadores en vuelo.-

10.- Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente, en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza. (Figura 11)

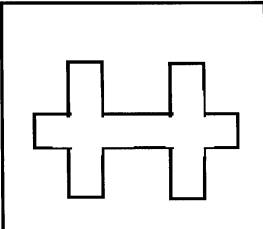


Fig. 11

— APENDICE R —

Vuelo IFR en rutas de navegación de área (RNAV) con procedimientos especiales

Vuelo en rutas RNAV donde se aplique la técnica basada en el número de Mach.-

1.- Cuando se vaya a volar en una ruta donde se utilice la técnica basada en el número de Mach (MNT) para la separación longitudinal de las aeronaves, se indicará en el plan de vuelo, en la casilla correspondiente a la velocidad de crucero, la misma referida al número de Mach verdadero, o bien se indicará en la casilla correspondiente a la ruta a continuación del punto de posición donde se entra en la ruta o se inicia la aplicación de la mencionada técnica, de acuerdo con lo indicado en las instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo, contenidas en la AIP Parte ENR 1.10.

2.- El piloto de una aeronave que vuele en una ruta donde se aplica la técnica basada en el número de Mach, normalmente recibirá el número de Mach asignado que deberá respetar, incluido en el permiso de tránsito inicial otorgado antes del despegue. De no ocurrir lo anterior, le será indicado antes de llegar al punto de entrada a la ruta a partir del cual se aplica dicha técnica; caso contrario, en la notificación de posición anterior a dicho punto, informará a la dependencia ATC la velocidad en número de Mach verdadero que se propone mantener.

3.- El piloto mantendrá la velocidad ateniéndose estrictamente al número de Mach autorizado. Si es absolutamente necesario cambiar por un tiempo determinado la velocidad, por ejemplo debido a turbulencia, deberá notificarlo lo antes posible a la dependencia ATC.

4.- Cuando lo solicite la dependencia ATC, deberá incluirse el número de Mach con que se vuela en los informes de posición ordinarios.

5.- El piloto calculará con precisión la hora en que estima que sobrevolará el punto de entrada a la ruta o sector de aplicación de la técnica basada en el número de Mach, y la informará a la dependencia ATC al notificar la posición anterior a dicho punto, o antes de ello si fuera posible.

NOTA: Es muy importante que el cálculo de la hora que el piloto informará a la dependencia ATC, como aquella en que estima que sobrevolará el punto de entrada a la ruta o sector de aplicación de la ya mencionada técnica, sea lo más exacto posible, ya que constituye la base de la planificación anticipada de la separación longitudinal entre aeronaves.

6.- Cuando se vuele en rutas donde se aplica la técnica basada en el número de Mach, se cumplirán los procedimientos de comunicaciones aplicables a las demás rutas ATS.

7.- Si dos aeronaves proyectan volar a lo largo de la misma ruta en que se aplica la técnica basada en el número de Mach, al mismo nivel de crucero, y la segunda aeronave vuela a un número de Mach más elevado que la primera, la Dependencia ATC podrá indicarle al piloto de esta última;

a) que mantenga una velocidad determinada en número de Mach igual a la de la aeronave que la precede; o bien

b) aplicarle un intervalo de tiempo adicional en el punto de entrada a la ruta o área donde se aplica la técnica, aumentando la separación longitudinal, para compensar el hecho de que estará alcanzando paulatinamente a la aeronave precedente.

NOTA: Tal incremento se calcula teniendo en cuenta la diferencia de velocidades relativas (en número de Mach) y la distancia existente hasta el punto común de salida, a efectos de que;

a) en ningún momento la separación en la ruta sea inferior a la mínima establecida; y

b) al llegar al punto de salida exista la separación longitudinal mínima de aplicación en la ruta o área donde no se aplica la técnica del número de Mach.

8. La técnica basada en el número de Mach puede utilizarse para aplicar la separación longitudinal entre aeronaves que realicen ascensos o descensos pronunciados en la ruta siguiendo la misma derrota, con tal que la separación longitudinal mínima prescrita se mantenga durante dicha operación, así como también en cada punto importante a lo largo de la derrota. La aplicación de este procedimiento se basa en la suposición de que el último número de Mach asignado se mantendrá durante el ascenso o descenso pronunciado, por lo que en el caso de que esto no sea factible, el piloto lo debe advertir a la Dependencia ATC al hacer la solicitud para ascender / descender, indicando cual será el número de Mach que mantendrá mientras dure la maniobra.

9. Utilizando la técnica basada en el número de Mach (MNT) se podrá aplicar la separación longitudinal basada en distancia obtenida con equipamiento RNAV, en lugar de establecerla en base a tiempo. La separación se establecerá manteniendo como mínimo la distancia especificada entre las posiciones de las aeronaves, notificada por los pilotos con referencia al equipo RNAV.

10. Los puntos de notificación de posición son los establecidos para la ruta en la AIP. Además, la Dependencia ATC podrá solicitar la información necesaria sobre distancia RNAV, la que en todo lo posible debe darse con referencia a un punto de recorrido situado delante de la aeronave.

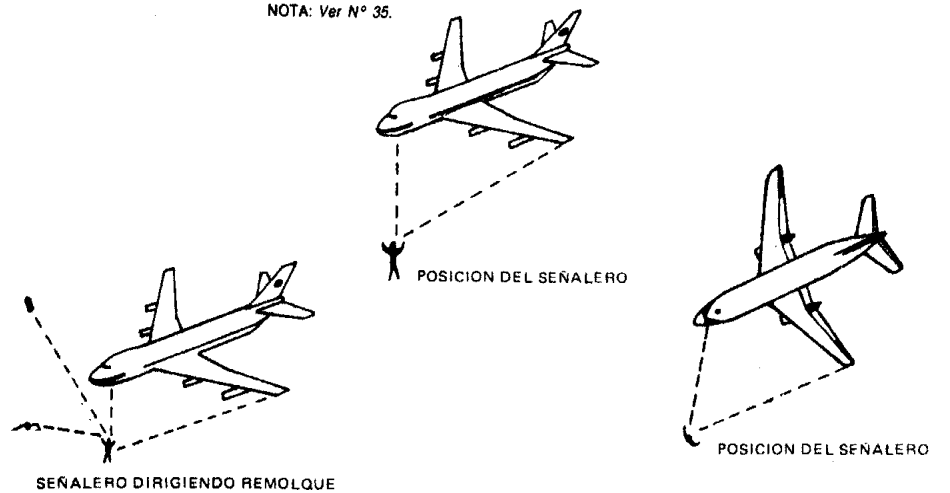
11. La separación basada en la distancia RNAV puede aplicarse solamente entre las aeronaves dotadas de equipo RNAV que vuelan en rutas RNAV o en rutas ATS definidas por VOR o VOR/DME, determinadas por la autoridad aeronáutica competente.

12. Cuando se estén aplicando mínimas de separación basadas en la distancia RNAV, el piloto deberá notificar inmediatamente a la dependencia ATC respecto a toda falla del equipo de navegación RNAV, o sobre un deterioro en el rendimiento del mismo.

— APENDICE S —

SEÑALES PARA MANIOBRAR EN TIERRA

NOTA: Ver N° 35.



1. Del señalero a la aeronave

Nota 1. — Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

a) para aeronaves de alas fijas, a la izquierda de la aeronave, donde mejor pueda ser visto por el piloto; y

b) para helicópteros, en el lugar donde mejor pueda ser visto por el piloto.

Nota 2. — El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

Nota 3. — Los motores de la aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor núm. 1 es el motor externo de babor).

Nota 4. — Las señales que llevan un asterisco (*) están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

Nota 5. — Las referencias a toletes pueden también interpretarse como referencias a palas de tipo raqueta de tenis o guantes con colores fluorescentes (sólo en horas diurnas).

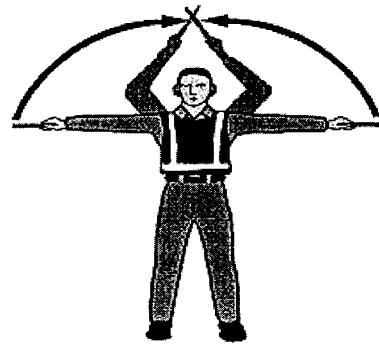
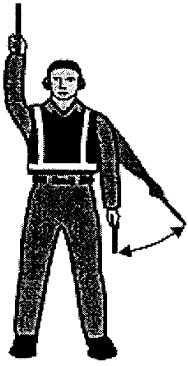
1.1. Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará de que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que esta última.

NOTA: La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

1. Encargado de señales/guía

Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete de la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo.

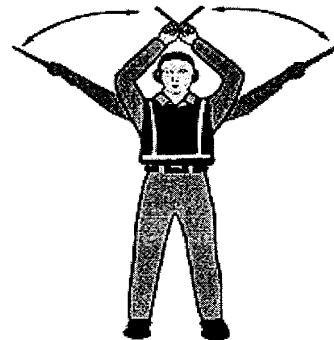
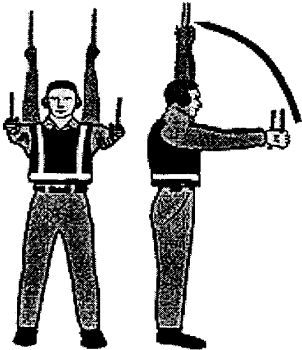
Nota.— Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaría sin obstrucción.

**6 b). Alto normal**

Brazos totalmente extendidos con los toletes a un ángulo de 90° con respecto al cuerpo, llevándolos lentamente encima de la cabeza hasta cruzar los toletes.

2. Identificación de puerta

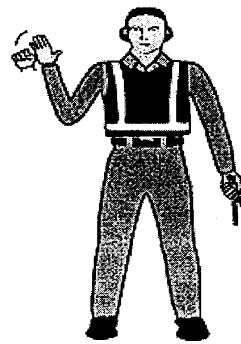
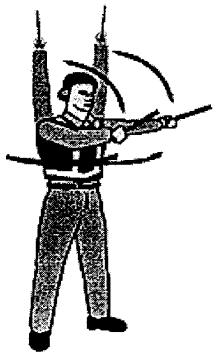
Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntado hacia arriba.

**6 b). Alto de emergencia**

Extienda abruptamente los brazos con los toletes por encima de la cabeza, cruzando los toletes.

3. Prosiga hasta el siguiente señalero o como lo indique la torre o el control de tierra

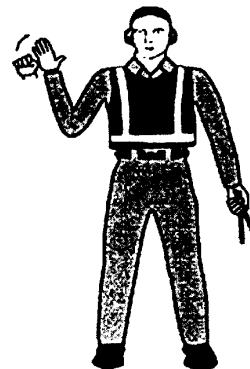
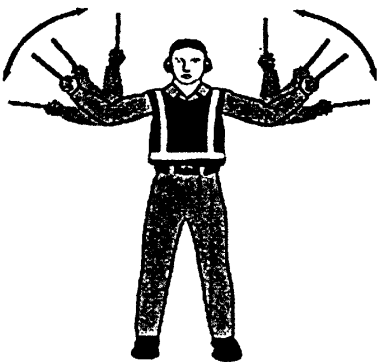
Apunte con ambos brazos hacia arriba; mueva y extienda los brazos hacia fuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes en la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.

**7 a). Accione los frenos**

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con la palma abierta. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, cierre el puño. **No** se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.

4. Avance de frente

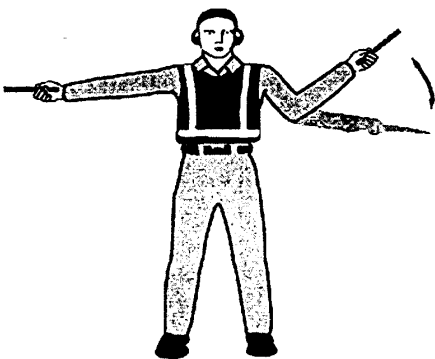
Doble los brazos extendidos a la altura de los codos y mueva los toletes hacia arriba y abajo desde la altura del pecho hacia la cabeza.

**7 b). Suelte los frenos**

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con el puño cerrado. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, abra la mano. **No** se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.

5 a). Viraje a la izquierda (desde el punto de vista del piloto)

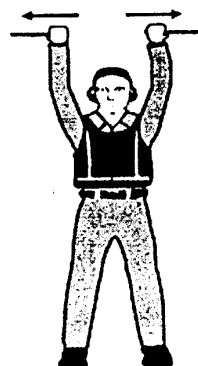
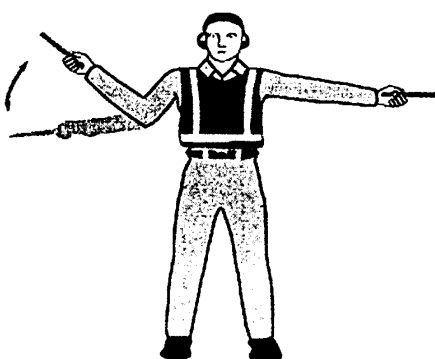
Con el brazo derecho y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto al cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad del viraje.

**8 a). Calzos puestos**

Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia adentro horizontalmente hasta que se toquen. **Asegúrese** de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo.

5 b). Viraje a la derecha (desde el punto de vista del piloto)

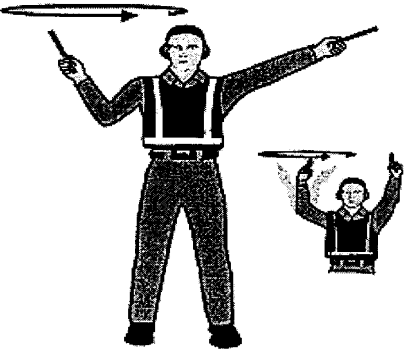
Con el brazo izquierdo y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto al cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano derecha. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad del viraje.

**8 b). Calzos fuera**

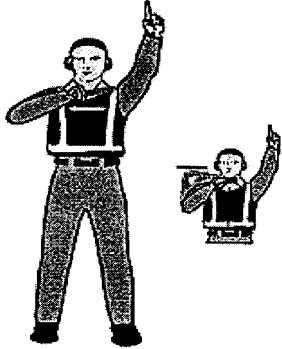
Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia fuera horizontalmente. **No** quite los calzos hasta que la tripulación de vuelo lo autorice.

9. Ponga los motores en marcha

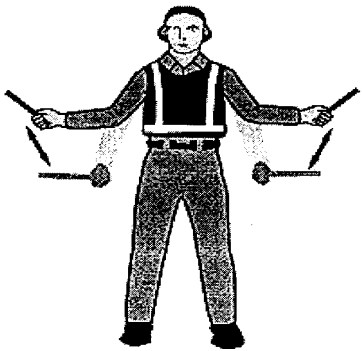
Levante el brazo derecho al nivel de la cabeza con el tolete señalando hacia arriba e inicie un movimiento circular con la mano; al mismo tiempo, con el brazo izquierdo levante por encima del nivel de la cabeza, señale al motor que ha de ponerse en marcha.

**10. Pare los motores**

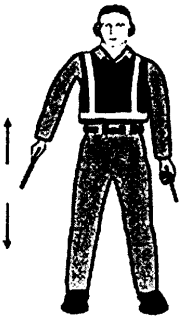
Extienda el brazo con el tolete hacia delante del cuerpo a nivel del hombro; mueva la mano y el tolete por encima del hombro izquierdo y luego por encima del hombro derecho, como si cortara la garganta.

**11. Disminuya la velocidad**

Mueva los brazos extendidos hacia abajo, subiendo y bajando los toletes de la cintura a las rodillas.

**12. Disminuya la velocidad del motor o los motores del lado que se indica**

Con los brazos hacia abajo y los toletes hacia el suelo, mueva de arriba abajo el tolete *derecho* o *izquierdo* según deba disminuirse la velocidad del motor o motores de la *izquierda* o de la *derecha*, respectivamente.

**13. Retroceda**

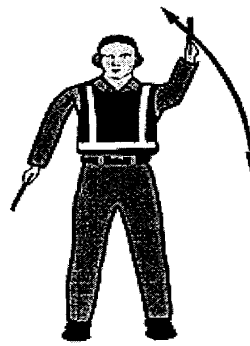
Gire hacia delante los brazos frente al cuerpo y a la altura de la cintura. Para detener el movimiento hacia atrás de la aeronave use las señales 6 a) o 6 b).

**14 a). Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a estribor)**

Con el brazo izquierdo apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.

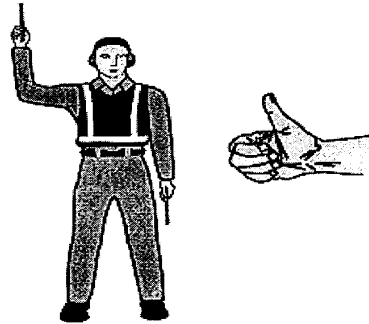
**14 b). Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a babor)**

Con el brazo derecho apunte hacia abajo con el tolete y se lleve el brazo izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.

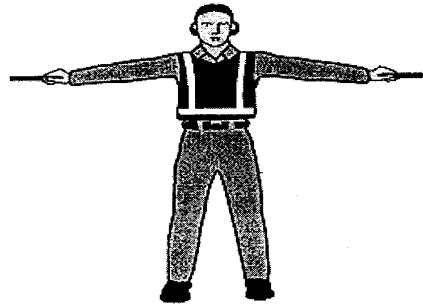
**15. Afirmativo/todo listo**

Levante el brazo derecho a nivel de la cabeza con el tolete apuntando hacia arriba o muestre la mano con el pulgar hacia arriba; el brazo izquierdo permanece al lado de la rodilla.

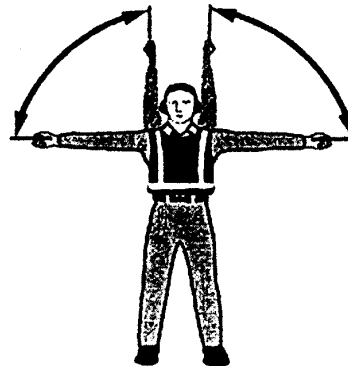
Nota.— Esta señal también se utiliza como señal de comunicación técnica o de servicio.

***16. Vuelo estacionario**

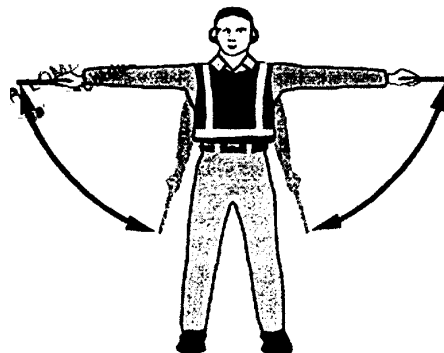
Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo.

***17. Ascienda**

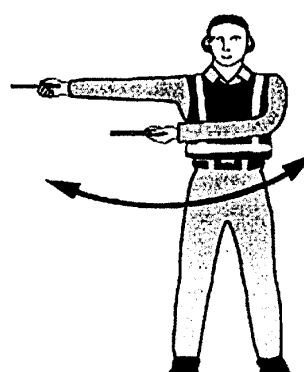
Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia arriba, mueva las manos hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad de ascenso.

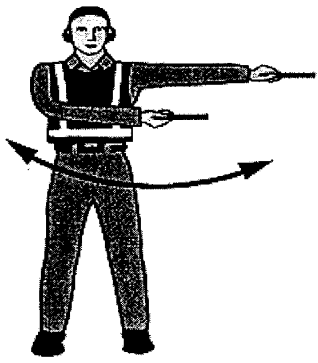
***18. Descienda**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia abajo, mueva las manos hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad de descenso.

***19 a). Desplácese en sentido horizontal hacia la izquierda (desde el punto de vista del piloto)**

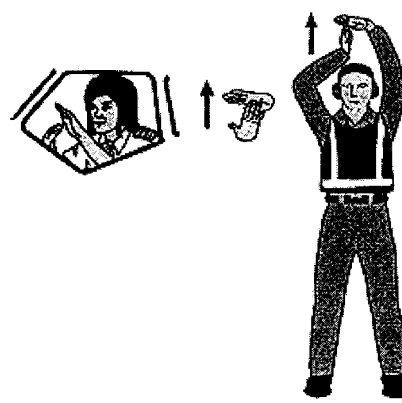
Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado derecho del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.





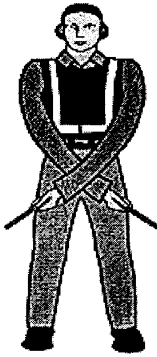
***19 a). Desplácese en sentido horizontal hacia la derecha (desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado izquierdo del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.



25. Conecte alimentación eléctrica de tierra (señal de comunicación técnica o de servicio)

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza; abra la mano izquierda horizontalmente y mueva los dedos de la derecha para tocar la palma abierta de la izquierda (formando una "T"). Por la noche, puede también utilizarse toletes iluminados para formar la "T" por encima de la cabeza.



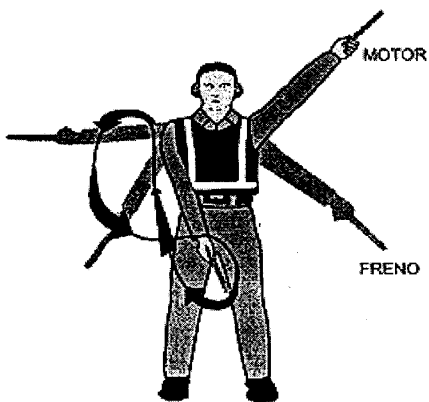
***20. Aterrice**

Brazos cruzados con los toletes hacia abajo delante del cuerpo.



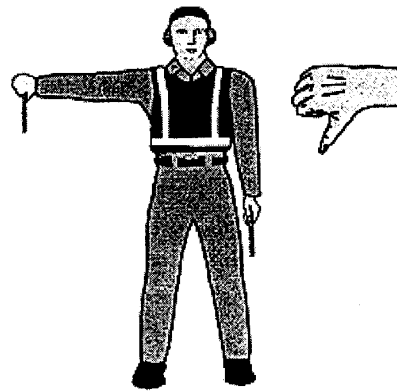
26. Desconecte alimentación eléctrica (señal de comunicación técnica o de servicio)

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con dedos de la mano derecha tocando la palma abierta horizontal de la izquierda (formando una "T"); luego aparte la derecha de la izquierda. No desconecte la electricidad hasta que lo autorice la tripulación de vuelo. Por la noche, también pueden usarse toletes iluminados para formar la "T" por encima de la cabeza.



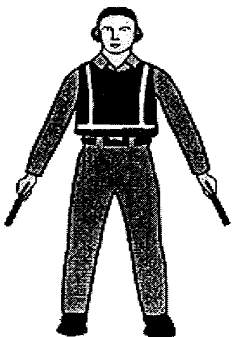
21. Fuego/incendio

Mueva el tolete de la mano derecha en movimiento de abanico desde el hombro hacia la rodilla, señalando al mismo tiempo con el tolete de la mano izquierda la zona de fuego.



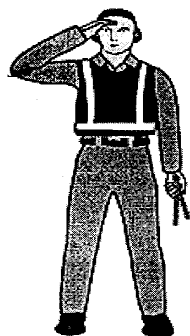
27. Negativo (señal de comunicación técnica o de servicio)

Mantenga el brazo derecho horizontal a 90° respecto del cuerpo y apunte hacia abajo con el tolete o muestre la mano con el pulgar hacia abajo; la mano izquierda permanece al costado a la altura de la rodilla.



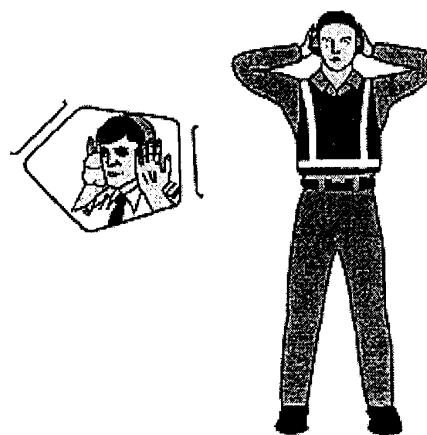
22. Mantenga posición/espere

Brazos totalmente extendidos con toletes hacia abajo a un ángulo de 45° respecto del cuerpo. Manténgase en esta posición hasta que la aeronave sea autorizada para realizar la próxima maniobra.



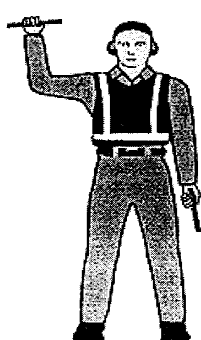
23. Despacho de la aeronave

Salude con el ademán habitual, usando la mano derecha o el tolete, para despachar la aeronave. Mantenga el contacto visual con la tripulación de vuelo hasta que la aeronave haya comenzado a rodar.



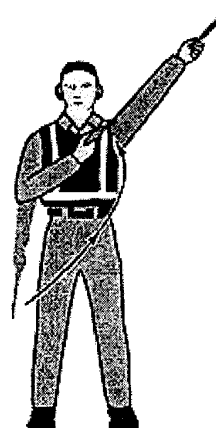
28. Establézcase comunicación mediante interfono (señal de comunicación técnica o de servicio)

Extienda ambos brazos a 90° respecto del cuerpo y mueva las manos para cubrir ambas orejas.



24. No toque los mandos (señal de comunicación técnica o de servicio)

Extienda totalmente el brazo derecho por encima de la cabeza y cierre el puño o mantenga el tolete en posición horizontal, con el brazo izquierdo al costado a la altura de la rodilla.



29. Abra o cierre las escaleras (señal de comunicación técnica o de servicio)

Con el brazo derecho al costado y el brazo izquierdo por encima de la cabeza a un ángulo de 45°, mueva el brazo derecho en movimiento de barrido por encima del hombro izquierdo.

Nota.— Esta señal está destinada principalmente a aeronaves que cuentan con un conjunto de escaleras integrales en la parte delantera.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 119 — CERTIFICACION TECNICA OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES.

INDICE GENERAL

PROLOGO

DEFINICIONES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

Secc.

- 119.1 Aplicación.
- 119.2 Cumplimiento con la Parte 119
- 119.3 Definiciones.
- 119.5 Autorizaciones, Certificaciones y Prohibiciones.
- 119.7 Especificaciones de Operación.
- 119.8 Manual de Operaciones del Explotador
- 119.9 Reservado (Uso de nombres comerciales)

SUBPARTE B — APLICACION DE LOS REQUERIMIENTOS DE OPERACION PARA DIFERENTES CLASES DE OPERACIONES BAJO LAS PARTES 121 Y 135

Secc.

- 119.21 Explotadores Aerocomerciales que efectúan transporte Interno, Internacional, regular, no regular, suplementario.
- 119.22 Base Principal de Operaciones
- 119.23 Reservado.
- 119.25 Operaciones con Helicópteros. Explotadores Aerocomerciales.

SUBPARTE C — CERTIFICACION, ESPECIFICACIONES DE OPERACION Y OTROS REQUERIMIENTOS PARA OPERACIONES REALIZADAS BAJO LAS PARTES 121 O 135

Secc.

- 119.31 Aplicación.
- 119.33 Requerimientos Generales.
- 119.35 Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA) para todos los candidatos.
- 119.37 Contenido del Certificado del Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA)
- 119.38 Emisión del CESA.
- 119.39 Denegación de un CESA.
- 119.41 Enmienda de un CESA.
- 119.43 Obligaciones del Titular del Certificado para Mantener las Especificaciones de Operación.
- 119.45 (Reservado)
- 119.47 Manteniendo una Base Principal de Operaciones; Base de Operaciones y Base Principal de Mantenimiento; cambio de dirección.
- 119.49 Contenido de las Especificaciones de Operación.
- 119.51 Enmienda de Especificaciones de Operación
- 119.53 Locación de una Aeronave Armada y Equipada y otros acuerdos.
- 119.55 Reservado.
- 119.57 Como obtener una excepción para llevar a cabo una Operación de Emergencia.
- 119.58 Inspecciones y Vigilancia de la Seguridad Operacional
- 119.59 Reservado
- 119.60 Previsión de cursos para Inspectores de la Autoridad Aeronáutica.
- 119.61 Duración y Renuncia de un CESA y de las Especificaciones de Operación.
- 119.63 Continuidad de las operaciones.
- 119.65 Personal de Conducción requerido para realizar operaciones bajo Parte 121.
- 119.66 Autoridad para certificar mantenimiento y liberación de aeronavegabilidad.
- 119.67 Personal de Conducción: Calificaciones para realizar las operaciones bajo Parte 121.
- 119.69 Personal de Conducción requerido para realizar operaciones bajo Parte 135.
- 119.71 Personal de Conducción: Calificaciones para realizar las operaciones bajo Parte 135.
- APENDICE A — REPRESENTANTES TECNICOS PARA OPERACIONES SEGUN LA PARTE 121.
- APENDICE B — REPRESENTANTES TECNICOS PARA OPERACIONES SEGUN LA PARTE 135.
- APENDICE C: AERONAVES, CRITERIOS BASICOS DE CLASIFICACION.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 119 — CERTIFICACION TECNICA OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES.

PROLOGO

Este documento tiene el propósito de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el Estado Nacional, en virtud de su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) que fuese ratificado por Ley 13.891; reuniendo en un cuerpo normativo los Reglamentos y Normas que regulan la aeronáutica civil comercial y no comercial de la República Argentina a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil nacional e internacional.

AUTORIDADES DE APLICACION

(a) A los fines establecidos en las presentes regulaciones, se entenderá como Autoridad de Aplicación al Comando de Regiones Aéreas, quien actuará conforme atribuciones conferidas por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

(b) Los siguientes Organos, dependientes del Comando de Regiones Aéreas, actuarán en carácter de Autoridad Aeronáutica Competente en sus respectivas áreas de responsabilidad:

(1) Dirección Nacional de Aeronavegabilidad: En lo relacionado con las aeronaves civiles nacionales y extranjeras, sus partes, los Talleres y Fábricas de material aeronáutico, la administración del Registro Nacional de Aeronaves y de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(2) Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas: En todo lo relacionado con la Habilitación, Certificación y Fiscalización de las operaciones de los explotadores de servicios de Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo, como así también lo que tienda al desarrollo de las Entidades Aerodeportivas y de la Aviación General; el otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencias en funciones aeronáuticas civiles y Programas de Instrucción; la Certificación de Escuelas de Vuelo, Paracaidismo, Simuladores de Aeronave y Centros de Instrucción respectivos.

(3) Dirección de Tránsito Aéreo: En todo lo relacionado con la planificación de los servicios de tránsito aéreo necesarios; la coordinación y fiscalización de la utilización del espacio y la circulación aérea; la habilitación y certificación de aeródromos y helipuertos, fijando los requisitos para los mismos; la edición, distribución y venta de publicaciones de información aeronáutica; la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(4) Dirección de Comunicaciones: Todo lo relacionado con la racionalización y administración de los sistemas de comunicaciones y electrónica, estableciendo las normas y procedimientos de operación de los mismos; la verificación, operación y supervisión de los sistemas de telecomunicaciones y radio ayudas; y la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(c) Respecto del Régimen de Faltas Aeronáuticas, los Organos con competencia en el procedimiento de comprobación y juzgamiento, son los determinados por la Resolución 710/83 (JEMGFA).

(d) Aquellos casos no reglados que pudieran afectar el normal desarrollo de la actividad aérea, deberán ser propuestos a consideración de la Autoridad Aeronáutica Competente quien, sobre la base de la equidad y considerando en el caso concreto las causales de fuerza mayor o estado de necesidad, evaluará los argumentos para determinar los intereses de mayor valía.

2. OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO / EXPLOTADOR / OPERADOR Y SUS EMPLEADOS.

(a) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con lo establecido en estas Regulaciones deberá mientras opera en jurisdicción nacional o en los espacios aéreos que se encuentren bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina, cumplir con las disposiciones del Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias. Cuando opere fuera de la jurisdicción nacional, además, deberá observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que realice operaciones aéreas.

(b) El Código Aeronáutico denomina Explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el Explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

(c) Ningún Explotador utilizará a una persona ni persona alguna se desempeñará como miembro de la tripulación de una aeronave o desempeñará una función aeronáutica en superficie a menos que acredite tener una certificación de idoneidad correspondiente a la función de que se trate, otorgada por la Autoridad Aeronáutica Competente de acuerdo con los términos de estas Regulaciones.

(d) El Explotador, o el Representante por él designado para el control de las operaciones, deberá controlar y asegurar el cumplimiento de la Normativa en todo lo relacionado con la operación aérea de sus aeronaves (la programación y control de vuelos, de tripulaciones y despachantes, el cumplimiento de los tiempos máximos de servicio, de vuelo y mínimos de descanso, la instrucción y el entrenamiento, los controles que deben efectuar a tripulantes; y todo aquello que la reglamentación así lo exija). Asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo y se cerciorará de que los Comandantes de las aeronaves de su empresa o propiedad, dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área a sobrevolar.

(e) El explotador se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescriptos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. Cerciorándose además que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones.

(f) Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. De no existir tal designación se presume que el piloto al mando es el comandante.

(g) El Comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar

(h) El Explotador se asegurará que:

1) El Certificado de Aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves utilizadas mantengan su validez de acuerdo con las autorizaciones conferidas.

2) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto, se encuentre en estado de funcionamiento.

(i) Ninguna persona explotará una aeronave a menos que su mantenimiento y el retorno al servicio de la misma sean realizados por un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente y conforme a estas Regulaciones.

(j) Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión exigiere tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos locales, el comandante de la aeronave notificará sin demora, este hecho, a la Autoridad Aeronáutica Competente. Si esta exigencia también la impusiere otro Estado, el comandante de la aeronave presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado y la copia del mismo se presentará ante el Estado del Explotador. Tales informes deberán ser presentados tan pronto como sea posible o en un plazo no superior a los diez días de ocurrido el hecho.

2. OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR / OPERADOR / PROPIETARIO Y SUS EMPLEADOS.

(a) El Código Aeronáutico denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el registro Nacional de Aeronaves. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

(b) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con lo establecido en estas Regulaciones deberá:

(1) Mientras opera en jurisdicción nacional o en los espacios aéreos que se encuentren bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina, cumplir con las disposiciones del Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias.

(2) Cuando opere fuera de jurisdicción nacional, cumplimentar las normas del Anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, o las regulaciones de los países que sobrevuela, cualesquiera sean aplicables y cualquier disposición del Código Aeronáutico Argentino y su reglamentación que sea más restrictiva que las mencionadas anteriormente y que pueda ser aplicada sin violar ninguna de las anteriores.

(c) Ningún explotador utilizará a una persona ni persona alguna se desempeñará como miembro de las tripulaciones de una aeronave o desempeñará una función aeronáutica en superficie a menos que cuente con una licencia o certificado de competencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica competente de acuerdo con los términos de estas Regulaciones, válido y correspondiente a la función que se trate. En el caso de aeronaves de matrícula extranjera, las tripulaciones de vuelo deben poseer la convalidación correspondiente del estado de matrícula.

(d) El explotador, o el Director de Operaciones por él designado, debe controlar y asegurar el cumplimiento de las Normativas en todo lo relacionado con la operación aérea de sus aeronaves (la programación y control de vuelos, de tripulaciones y despachantes, el cumplimiento de la normativa que regula los tiempos máximos de servicio, de vuelo y mínimos de descanso de las tripulaciones, la instrucción y el entrenamiento; los controles que deben efectuar a tripulantes y despachantes, etc.). Asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo y se cerciorará de que los Comandantes de las aeronaves de su empresa o propiedad, dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área a sobrevolar.

(e) El explotador se asegurará que, de conformidad con los procedimientos aceptables para la Autoridad Aeronáutica, mientras operen en el extranjero sus empleados conozcan y observen las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables de los Estados en donde se realicen las operaciones.

(f) El Comandante de aeronave tomará las medidas oportunas para que no se inicie un vuelo a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que disponga, que las instalaciones y/o servicios terrestres y marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo para la seguridad de la aeronave y protección de sus tripulantes y pasajeros, sean adecuados al tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo y que funcionen debidamente para este fin.

(g) El explotador se asegurará de que, de conformidad con los procedimientos aceptables para la Autoridad Aeronáutica competente:

(1) Cada aeronave explotada por el mismo se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad,

(2) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento, y

(3) El Certificado de Aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves explotada por el mismo mantenga su validez de acuerdo con las autorizaciones conferidas.

(h) Ninguna persona explotará una aeronave a menos que su mantenimiento y el retorno al servicio de la misma sean realizados por un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente y conforme a estas Regulaciones.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 119 — CERTIFICACION TECNICA OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES.

DEFINICIONES

Se definen los siguientes términos para el propósito de esta Parte:

Aceptar: Examinar un documento que no requiere aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica competente, visándolo para darle validez.

Aprobar: Prestar conformidad a un documento por parte de la Autoridad Aeronáutica competente.

Autoridad Aeronáutica competente: Para la República Argentina, en la aplicación de esta Parte, se entenderá como Autoridad Aeronáutica competente al Comando de Regiones Aéreas (CRA), responsable del control del cumplimiento, por parte de los Explotadores, de todos los aspectos técnicos y operativos.

Area de certificación: Es el ámbito que tiene la responsabilidad de conducir el proceso de certificación y está a cargo de las pertinentes inspecciones de las operaciones desarrolladas por el poseedor del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).

Base principal de operaciones: Es el espacio físico en donde el operador aerocomercial tiene asentada su actividad principal de dirección y conducción, control de operaciones, instrucción y registros.

Cancelación: Es la facultad de anular un instrumento público.

Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA): Documento emitido por el Comando de Regiones Aéreas (CRA) que autoriza a su titular a realizar operaciones de transporte aéreo, de acuerdo al permiso comercial otorgado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (SSTA).

Especificaciones de Operación: Documento aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente, conformado por varias partes, en las cuales constan las autorizaciones y restricciones que tiene en vigencia un Explotador (Aeronaves afectadas, rutas, aeródromos, arreglos de mantenimiento, peso y balanceo, Cat. II y/o III, operaciones ETOPs, RVSM, etc.)

Máximo peso con cero combustible: Es el máximo peso permisible de una aeronave, con aceite o combustible no disponible. El valor del peso con combustible cero puede ser encontrado tanto en la Hoja de Datos del Certificado Tipo de la aeronave, como en el Manual de Vuelo, o en ambos.

Operación internacional: Es el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un Estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.

Operación interna: Es toda operación efectuada por un explotador que opere cualquier aeronave entre dos o más puntos dentro del Territorio Argentino

Operación regular: Es toda operación realizada con sujeción a itinerario y horario prefijados.

Operación no regular: Es un tipo de operación de transporte aéreo que se realiza sin sujeción a itinerario y horarios prefijados.

Persona: es todo ente capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones; puede ser física (ser humano) o jurídica (distintos tipos de sociedades o instituciones del Estado), cuya voluntad es desempeñada por un gerente o un representante legal.

Peso máximo de despegue (PMD): Peso máximo certificado de despegue.

Renuncia: Es la atribución que tiene el Titular de un CESA, de solicitar formalmente se cancele el CESA otorgado por la Autoridad Aeronáutica competente.

Suspensión: Es la atribución que tiene la Autoridad Aeronáutica competente de dejar sin efecto temporariamente un CESA.

Transporte aéreo: comprende el transporte, por vía aérea, de un lugar a otro de personas, carga o correo.

Transporte aéreo de pasajeros: Es el transporte de personas por modo aéreo, a menos que las únicas personas dentro de la aeronave sean aquellas identificadas en la RAAC 135 Sección 135.85. Una aeronave utilizada en una operación de transporte de pasajeros también puede transportar carga o correo postal, además de pasajeros.

Transporte aéreo de carga: Significa cualquier operación de Transporte aéreo que no involucre el transporte de pasajeros, o, si son transportados pasajeros serán solamente los especificados en las RAAC Parte 121, Sección 121.583(a) o RAAC Parte 135, Sección 135.85.

Transporte aerocomercial: Conjunto de actividades cuyo propósito es el transporte remunerado de personas y cosas por medio aéreo.

Transporte aéreo suplementario: Significa cualquier operación de transporte, por remuneración o arrendamiento, realizada con cualquier aeronave descrita en el sub-párrafo (1) de esta definición, que cumple un tipo de operación descrita en el sub-párrafo (2) de esta definición:

(1) Aeronaves:

(i) Aeronaves que tengan una configuración de asientos de pasajeros de más de 30 asientos, excluyendo los asientos de tripulantes;

(ii) Aeronaves con una capacidad de carga paga de más de 3.400 Kg.; o

(iii) Aeronave propulsada a hélice que tengan una configuración de más de 9 asientos y menos de 31 asientos, excluyendo los asientos de los tripulantes, que es usada en operaciones internas y/o internacionales

(iv) Aeronave turbojet que tenga una configuración de asientos de pasajeros 1 o más y menos de 31 asientos, excluyendo los asientos de tripulantes, y es utilizada en operaciones internas y/o internacionales.

(2) Tipos de operación:

(i) Operaciones para las cuales la hora de salida, el lugar de salida y la localidad de arribo son negociadas específicamente con el cliente o el representante del mismo.

(ii) Todas las operaciones de transporte solamente de carga.

Tipo de operación: Significa una de las varias operaciones que el operador está autorizado a realizar, según lo especificado en su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y las correspondientes Especificaciones de Operación (Ejemplo: operaciones internas, internacionales, regulares, no regulares, de carga, de pasajeros, etc).

Locación de aeronave armada y equipada "Wet Lease": Cualquier convenio donde una persona acuerda proveer una aeronave enteramente armada y equipada y con al menos un miembro de la tripulación de vuelo.

Locación de aeronave armada y equipada "Dry Lease": Cualquier convenio donde una persona acuerda proveer una aeronave enteramente armada y equipada, sin tripulantes.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 119 — CERTIFICACION TECNICA OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES.

SUBPARTE A — GENERALIDADES

Secc.

119.1 Aplicación.

119.2 Cumplimiento con la Parte 119

119.3 Reservado.

119.5 Autorizaciones, Certificaciones y Prohibiciones.

119.7 Especificaciones de Operación.

119.8 Manual de Operaciones del Explotador

119.9 Reservado (Uso de nombres comerciales)

119.1 Aplicación

(a) Esta Parte es aplicable a toda persona o sociedad legalmente establecida que opere o pretenda operar una aeronave, como Explotador de Servicios de Transporte Aéreo, en concordancia con los Artículos 102 y 105 del Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285)

(b) Esta Parte establece los tipos de operación y aeronaves que serán afectadas a los servicios de transporte aerocomercial, según lo siguiente:

(1) Tipos de operación (las mismas pueden estar combinadas)

(i) Operación de transporte regular

(ii) Operación de transporte no regular

(iii) Operación de transporte interno

(iv) Operación de transporte internacional

(v) Operación de transporte suplementario

(2) Aeronaves: Ver Apéndice C. En la tabla del Apéndice C se establecen los criterios básicos de clasificación por tamaño y capacidad de aeronaves y los requerimientos regulatorios que deberán satisfacer los explotadores según se encuadren en la Parte 121 ó 135.

(c) Esta Parte también prescribe:

(1) El certificado emitido por la Autoridad Aeronáutica competente a los Explotadores Aéreos, que se denomina " Certificado de Explotador de Servicios Aéreos" (CESA)

(2) Los requisitos de certificación que debe cumplir un Explotador para obtener un CESA que lo autorice a operar bajo la RAAC Parte 121 o Parte 135, y los de las Especificaciones de Operación para cada tipo de operación a ser realizada, y cada tipo y tamaño de aeronave a ser operada bajo la Parte 121 o Parte 135 de estas Regulaciones.

(3) Los requisitos que afectan el alquiler de una aeronave armada y equipada y otros convenios, arreglos o contratos del transporte aéreo, desde lo técnico operativo;

(4) Los requisitos que debe cumplir el personal de conducción designado por el Explotador, para realizar operaciones sujetas a las Partes 121 o Partes 135 de estas RAAC.

(d) Las personas o las sociedades legalmente establecidas y sujetas a esta Parte deberán cumplir con los requerimientos de esta Regulación y toda modificación o actualización posterior.

119.2 Cumplimiento con la RAAC Parte 119

(a) Cada titular que tenga emitido un Certificado de Explotador de Servicios Aerocomerciales (CESA) y las Especificaciones de Operación correspondientes, antes del 10 de Agosto de 2005, éstas tendrán vigencia aunque hayan sido certificadas con otros procedimientos. Paulatinamente y a través de agentes de la Autoridad Aeronáutica competente, se realizarán las evaluaciones para lograr los ajustes pertinentes, según surja en lo dispuesto por esta Parte.

119.3 Reservado:

119.5 Autorizaciones, Certificaciones y Prohibiciones.

a. A toda persona o sociedad legalmente establecida, la Secretaría de Transporte de la Nación (Subsecretaría de Transporte Aerocomercial) autorizará u otorgará la concesión, en el marco de las políticas aerocomerciales vigentes fijadas por el Estado, para explotar servicios de transporte público por remuneración.

b. A toda persona o sociedad legalmente establecida y autorizada según el párrafo (a), el Comando de Regiones Aéreas le emitirá un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, una vez finalizado el proceso de certificación técnica operativa, para operar un Servicio de Transporte Aéreo bajo las RAAC Parte 121 o Parte 135.

c. Ninguna persona debe operar como Explotador de un Servicio de Transporte Aerocomercial en violación del CESA y/o de las Especificaciones de Operación aprobadas.

(e) Ninguna persona debe operar como Explotador Aerocomercial violando cualquier desviación o excepción que haya sido emitida para dicha persona o para su representante.

119.7 Especificaciones de Operación.

(a) Las Especificaciones de Operación, que son aprobadas por la Autoridad Aeronáutica competente (CRA), deberán contener lo siguiente:

(1) Las autorizaciones, limitaciones y procedimientos aplicables bajo los cuales se realizará cada tipo de operación; y

(2) Aquellos otros procedimientos bajo los cuales se operará cada tipo de aeronave.

(b) Las Especificaciones de Operación no son parte del CESA, excepto los párrafos de las mismas que identifican los tipos de operación autorizados.

119.8 Manual de Operaciones del Explotador

(a) En concordancia con lo determinado por OACI en su Anexo 6 Parte 1, todo Explotador debe disponer de un Manual de Operaciones para el personal interesado y suministrar un ejemplar completo a la Autoridad Aeronáutica competente (CRA)

(b) A todo Explotador certificado de acuerdo con lo establecido en el 119.5 (b) de esta Parte, según opere bajo la Parte 121 o Parte 135 de estas RAAC, le será exigido un Manual de Operaciones del Explotador (MOE). De dicho Manual la Autoridad Aeronáutica competente aprobará las siguientes Partes:

(1) Lista de Equipamiento Mínimo (MEL)

(2) Programa de Instrucción para Miembros de Tripulación de Vuelo

(3) Programa de Instrucción para Miembros de Tripulación de Cabina de Pasajeros

(4) Mínimos de Utilización de Aeródromos

(c) Las Partes de un MOE no especificadas precedentemente serán sometidas a evaluación y revisión; y posteriormente serán aceptadas por la Autoridad Aeronáutica competente.

Las Partes 121 y 135 de estas RAAC contienen prescripciones detalladas y guías pertinentes para el desarrollo de un MOE.

119.9 Reservado (Uso de Nombres Comerciales)

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 119 — CERTIFICACION TECNICA OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES.

SUBPARTE B—APLICACION DE LOS REQUERIMIENTOS DE OPERACIONES PARA DIFERENTES CLASES DE OPERACIONES BAJO LAS PARTES 121 Y 135

Secc.

119.21 Explotadores aerocomerciales que efectúan transporte Interno, Internacional, regular, no regular, suplementario.

119.22 Base Principal de Operaciones

119.23 Reservado.

119.25 Operaciones con helicópteros. Explotadores aerocomerciales.

119.21 Explotadores aerocomerciales que efectúan transporte interno, internacional, regular o no regular, suplementario.

(a) Cada persona que realiza operaciones con aeronaves como Explotador Aerocomercial, deberá cumplir con la certificación y los requerimientos de las especificaciones de operación de la Subparte C de esta parte, y realizará sus:

(1) Operaciones Regulares, Internas, Internacionales, Suplementarias, de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 121 y serán aprobadas las Especificaciones de Operación para dichas operaciones conforme a dichos requerimientos regulatorios.

(2) Operaciones de Transporte No Regular, de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 135 y serán aprobadas las especificaciones de operación para dichas operaciones conforme a dichos requerimientos regulatorios.

119.22 Base Principal de Operaciones

(a) Los operadores certificados por el Estado Argentino deberán estar establecer su Base Principal de Operaciones dentro del territorio de la República Argentina.

119.23 Reservado

119.25 Operaciones con Helicópteros. Explotadores Aerocomerciales.

(a) Cada persona que realice operaciones con helicópteros por remuneración o alquiler deberá cumplir con la certificación y los requerimientos de las Especificaciones de Operación de la Subparte C de esta Parte, y realizará sus:

(1) Operaciones No Regulares de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 135 y serán aprobadas las Especificaciones de Operación de acuerdo a esos requerimientos regulatorios.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 119 — CERTIFICACION TECNICA OPERATIVA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEROCOMERCIALES.

SUBPARTE C — CERTIFICACION, ESPECIFICACIONES DE OPERACION Y OTROS REQUERIMIENTOS PARA OPERACIONES REALIZADAS BAJO LA PARTE 121 O LA PARTE 135

Secc.

119.31 Aplicación.

119.33 Requerimientos Generales.

119.35 Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA) para todos los candidatos.

119.37 Contenido del Certificado del Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA)

119.38 Emisión del CESA.

119.39 Denegación de un CESA.

119.41 Enmienda de un CESA.

119.43 Obligaciones del Titular del Certificado para Mantener las Especificaciones de Operación.

119.45	(Reservado)
119.47	Manteniendo una Base Principal de Operaciones; Base de Operaciones y Base Principal de Mantenimiento; cambio de dirección.
119.49	Contenido de las Especificaciones de Operación.
119.51	Enmienda de Especificaciones de Operación
119.53	Locación de una Aeronave Armada y Equipada y otros acuerdos.
119.55	Reservado.
119.57	Como obtener una excepción para llevar a cabo una Operación de Emergencia.
119.58	Inspecciones y Vigilancia de la Seguridad Operacional
119.59	Reservado
119.60	Previsión de cursos para Inspectores de la Autoridad Aeronáutica.
119.61	Duración y Renuncia de un CESA y de las Especificaciones de Operación.
119.63	Continuidad de las operaciones.
119.65	Personal de Conducción requerido para realizar operaciones bajo Parte 121.
119.66	Autoridad para certificar mantenimiento y liberación de aeronavegabilidad.
119.67	Personal de Conducción: Calificaciones para realizar las operaciones bajo Parte 121.
119.69	Personal de Conducción requerido para realizar operaciones bajo Parte 135.
119.71	Personal de Conducción: Calificaciones para realizar las operaciones bajo Parte 135.
119.31	Aplicación

Esta Subparte establece los requerimientos de certificación y prescribe el contenido de las Especificaciones de Operación y otros requerimientos para las operaciones realizadas bajo la Parte 121 o la Parte 135.

119.33 Requerimientos Generales

(a) Para operar como Explotador Aerocomercial, se deberá:

(1) Ser titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).

(2) Tener aprobadas las Especificaciones de Operación.

(b) Durante el proceso de solicitud, a cada Solicitante o candidato a un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) bajo esta Parte, y para aquel Explotador que solicite modificaciones a las Especificaciones de Operación ya aprobadas, la Autoridad Aeronáutica competente le requerirá vuelos de demostración (ensayos de cumplimiento) referidos a las operaciones que se pretendan realizar bajo la Parte 121, salvo que dicha Autoridad no lo considere necesario.

(c) Todos los vuelos de demostración (ensayos de cumplimiento) deberán ser realizados de manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica competente (CRA) y cumplimentando los requerimientos operativos y de mantenimiento establecidos en la Parte 121 de estas RAAC, como si el solicitante estuviera completamente certificado. La Autoridad Aeronáutica competente (CRA) emitirá, en caso de ser necesario, una Nota de Autorización detallando las operaciones que se llevarán a cabo.

119.35 Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) para todos los Explotadores Aerocomerciales 121 o 135.

(a) Toda persona que solicite un CESA deberá presentar una solicitud, de la manera establecida por la Autoridad Aeronáutica competente, conteniendo toda información que la misma requiera.

(b) En todos los casos el solicitante deberá presentar la solicitud a la Autoridad Aeronáutica competente al menos 90 días hábiles antes de la fecha en que pretenda iniciar la operación.

119.37 Contenido del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

(a) El CESA contendrá como mínimo:

(1) Nombre del titular.

(2) Lugar donde el titular tendrá la Base Principal de Operaciones.

(3) Número del CESA.

(4) Leyenda que contenga el tipo de servicio a prestar

(5) Fecha en que se hará efectivo el CESA./ Fecha de vencimiento)

(6) Firma de la Autoridad Aeronáutica competente.

119.38 Emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).

(a) La Autoridad Aeronáutica competente, al otorgar un CESA, emitirá una Disposición de alcance particular, que avalará el otorgamiento.

(b) Un Solicitante obtendrá su CESA, si demuestra ante la Autoridad Aeronáutica competente que:

(1) Cumple con los requerimientos establecidos en esta Parte.

(2) Está equipado de acuerdo con los requerimientos de estas Regulaciones y es capaz de realizar las operaciones con seguridad bajo las disposiciones apropiadas de la Parte 121 o la Parte 135 y Especificaciones de Operación aprobadas bajo esta Parte.

119.39 Denegación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

(a) Una solicitud para un CESA será denegada si la Autoridad Aeronáutica competente determina que:

(1) El solicitante no está adecuadamente equipado o no es capaz de realizar las operaciones con seguridad bajo las Regulaciones vigentes.

(2) El solicitante intenta completar los cargos de conducción enunciados en las secciones 119.65(a) o 119.69 (a) con personas que ejerzan el control o que mantengan posiciones similares a aquellas que tenían cuando otro Certificado fuera cancelado o esté en proceso de serlo, y que dichas personas contribuyeron a las circunstancias que causaron o causan la cancelación.

119.39 . Enmienda de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

(a) El CRA podrá enmendar cualquier CESA emitido bajo esta Parte si:

(1) El titular del CESA solicita una enmienda del mismo y la Autoridad Aeronáutica competente determina que la Seguridad Operacional en el Transporte Aerocomercial no se ve afectada.

(b) Cuando el titular del CESA solicita una enmienda del mismo, se aplicarán los siguientes procedimientos:

(1) El titular del CESA deberá presentar una solicitud de enmienda al mismo con al menos 15 días de anticipación a la fecha en que éste propone, que dicha enmienda se haga efectiva, excepto que la Autoridad Aeronáutica competente, lo apruebe en un tiempo menor.

(2) La solicitud deberá ser remitida a la Autoridad Aeronáutica competente, exponiendo las razones y fundamentos que avalan el requerimiento.

119.43 Obligaciones del titular del CESA para mantener las Especificaciones de Operación.

(a) Cada titular de un CESA deberá:

(1) Mantener un registro completo de sus Especificaciones de Operación en la Base Principal de Operaciones.

(2) Disponer de un Manual de Operaciones de la Empresa y Manual General de Mantenimiento, en donde, de manera clara, consten las obligaciones y responsabilidades de cada uno de sus empleados (con roles operativos) y otras personas involucradas en las operaciones contenidas en las Especificaciones de Operación.

(3) Incluir en el Manual de Operaciones de la Empresa y Manual General de Mantenimiento, los extractos pertinentes de sus Especificaciones de Operación; y en el caso que los mismos fueran muy extensos, referencias a los manuales citados,

(4) Mantener en las escalas (Operadores 121) la documentación pertinente mencionada en (1), (2) y (3) precedentes.

119.45 Reservado

119.47 Base Principal de Operaciones; Base de Operaciones y Base Principal de Mantenimiento; Cambio de dirección.

(a) Cada titular de un CESA, deberá establecer una Base Principal de Operaciones y una Base Principal de Mantenimiento dentro del Territorio de la República Argentina, pudiendo tener estas igual o diferente ubicación geográfica. También podrá establecer, en forma separada, Bases de Operaciones y Bases de Mantenimiento, las cuales podrán estar ubicadas en el mismo lugar o en otro diferente de la Bases Principales de Operaciones y Mantenimiento.

(b) Establecida la dirección de la Base Principal de Operaciones y la Base Principal de Mantenimiento, según el inciso (a) de esta Sección, cualquier cambio de dirección de las mismas, deberá ser notificado por escrito a la Autoridad Aeronáutica competente, con al menos 30 días de anticipación.

119.49 Contenido de las Especificaciones de Operación

(a) Las especificaciones para las operaciones emitidas de acuerdo con esta Subparte son aprobadas por la autoridad competente y deben contener a modo de guía lo siguiente:

(1) Parte A – Generalidades. -

(i) Aplicación;

(ii) definiciones y abreviaturas;

(iii) operaciones realizadas fuera del territorio del Estado del explotador;

(iv) tipos y modelos de las aeronaves autorizadas;

(v) cantidad máxima de asientos autorizados por el Estado, por aeronave;

(vi) sistema autorizado para el seguimiento de los vuelos;

(vii) transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea; y

(viii) toda otra autorización o restricción que no figure explícitamente en las otras partes.

(2) Parte B – Limitaciones y autorizaciones en ruta.

(i) Rutas o tramos de rutas que puede utilizar el explotador;

(ii) Circunstancias en que se permiten desviaciones de dichas rutas;

(iii) Altitudes mínimas en ruta;

(iv) Condiciones en que se autorizan los vuelos VFR;

(v) Vuelos efectuados en espacios aéreos con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS);

(vi) Operaciones en espacio aéreo con declaración de performance de navegación requerida (RNP);

(vii) Vuelos a grandes distancias con bimotores (ETOPS); y

(viii) Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM).

(3) Parte C – procedimientos instrumentales en área terminal, autorizaciones y limitaciones de aeródromo.-

(i) Aeródromos de destino y alternativa;

(ii) Procedimientos de aproximación por instrumentos;

(iii) Mínimos de utilización de aeródromos autorizados;

(iv) Mínimos de despegue;

(v) Aproximaciones CAT II y CAT III (incluyendo los mínimos aprobados); y

(vi) Toda otra restricción operacional especial que deba aplicarse a los mínimos.

(4) Parte D – Mantenimiento.— Provisiones de actividades específicas de mantenimiento que brindan la información necesaria para la elaboración de las páginas siguientes:

(i) Páginas de autorización (PA).-

(A) Generalidades;

(B) Límites de tiempo de comprobación, inspección y revisión;

(C) Autorización del programa de confiabilidad;

(D) Autorización de la progresión a corto plazo;

(E) Autorización de acuerdos contractuales de mantenimiento;

(F) Autorización del programa de mantenimiento de aeronaves propias;

(G) Autorización del programa de mantenimiento de aeronaves arrendadas;

(H) Autorización de acuerdos de depósitos de partes;

(I) Autorización de prorrateo de tiempo;

(J) Autorización de petición de componentes en préstamo; y

(K) Autorización para la continuación de vuelos de entrega.

(ii) Páginas de mantenimiento (PM). Estas páginas proporcionan una relación detallada y ordenada de los límites de tiempo de inspección, comprobación y revisión de células, grupo motor, hélices, rotores y componentes.

(5) Parte E – Masa y centrado.— Estas páginas proporcionan autorizaciones que implican valores de masa normalizados y los procedimientos requeridos para el control de masa y centrado de las aeronaves para garantizar que éstas se cargan dentro de las limitaciones de masa bruta y centro de gravedad.

(6) Parte F – Operaciones de intercambio de equipo.— Reservado

(7) Parte G – Operaciones de arrendamiento de aeronaves.-

(i) Partes del acuerdo;

(ii) Duración;

(iii) Tipo de arrendamiento (con o sin tripulación);

(iv) Quién ejerce el control de las operaciones;

(v) Rutas;

(vi) Zonas de operación;

(vii) Aeródromos previstos;

(viii) Tipo y número de matrícula de las aeronaves;

(ix) Quién se encarga del mantenimiento; y

(x) Aprobación de la Autoridad Aeronáutica competente.

Cualquier otro punto que la Autoridad Aeronáutica competente determine necesario para cubrir una situación particular

119.51 Enmienda de Especificaciones de Operación

(a) La Autoridad Aeronáutica competente (CRA) a través de sus organismos pertinentes (DHA, DNA, DTA) aprobará enmiendas en cualquier especificación de operación emitida bajo esta Parte, si:

(1) La Autoridad Aeronáutica competente (CRA) determina que es necesario por razones de seguridad operacional.

(2) El titular del CESA solicita la enmienda.

(b) De acuerdo con el párrafo (a) (2) de esta Sección, la Autoridad Aeronáutica competente (CRA) iniciará el proceso de enmienda a las Especificaciones de Operación del titular de un CESA, considerando lo siguiente:

(1) Si el titular propone una enmienda que implique vuelos de comprobación, demostraciones de procedimientos originados por cambios en su equipamiento o tipos de operaciones que tenía aprobadas, deberá remitir un requerimiento al área de certificación que corresponda (DNA, DHA), con al menos noventa (90) días de anticipación, respecto a la fecha en la cuál se hará efectiva la enmienda.

(2) Si el titular propone enmiendas menores (suspensión de escalas, afectación de aeronaves de iguales características, etc.) el tiempo de anticipación podrá ser menor.

(3) El área de certificación que reciba la propuesta de enmienda, notificará mediante nota formal a otras áreas relacionadas, según corresponda (DNA, DHA, DTA.), lo requerido por un titular de un CESA, a modo de coordinación y anticipo.

(4) Después de completar el proceso de evaluación con otras áreas, si correspondiere, y considerando todo el material presentado, el área de certificación pertinente procederá con lo siguiente:

(i) La aprobación de la enmienda propuesta, o

(ii) La aprobación parcial de la enmienda propuesta, o

(iii) La denegación de la enmienda propuesta.

(5) Si la Autoridad Aeronáutica competente (CRA) aprueba una enmienda total o parcial a las Especificaciones de Operación, ésta entrará en vigencia. Si de la supervisión posterior surgieran razones para revocar la enmienda, la Autoridad Aeronáutica competente procederá a dejarla sin efecto, notificando al Explotador.

(6) Si la Autoridad Aeronáutica competente deniega una enmienda, el titular del CESA se ajustará estrictamente a las Especificaciones de Operación que tiene aprobadas.

(7) El titular del CESA puede requerir una reconsideración, de acuerdo con el (c) de esta Sección, si se le aprobó una enmienda parcial o se le denegó su propuesta.

(c) Cuando sea intención de un titular del CESA que se reconsidere una decisión de la Autoridad Aeronáutica competente (CRA) concerniente a la enmienda de sus Especificaciones de Operación, se adoptará el siguiente procedimiento:

(1) El titular peticionará se reconsidere la decisión, dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha en que ha recibido la notificación de rechazo de su solicitud de enmienda. La solicitud deberá remitirse a la Autoridad Aeronáutica competente por nota y fundamentando tal requerimiento.

(2) El área de la Autoridad Aeronáutica competente que reciba este requerimiento dispondrá la evaluación de la solicitud de reconsideración, analizando los nuevos elementos de juicio que el titular del CESA haya aportado y en un plazo no mayor a treinta (30) días se expedirá.

(3) Si la Autoridad Aeronáutica competente, como consecuencia de la mayor información suministrada por el titular del CESA, decide aprobar las enmiendas y existen causales que requieren acciones inmediatas, podrá reducir el tiempo establecido en (2) para expedirse y aprobar dichas enmiendas.

119.53 Locación de una aeronave armada y equipada “Wet-Lease”.

(a) En el caso que la locación fuera con aeronaves y explotadores certificados por el Estado Argentino, con tripulaciones argentinas se tendrá en cuenta lo siguiente: (1) Luego de recibir una copia del contrato de alquiler de la aeronave armada y equipada, la Autoridad Aeronáutica competente verificará quién de las partes tiene el control operacional de la aeronave y aprobará las enmiendas a las Especificaciones de Operación de cada parte involucrada en el contrato, según sea necesario. El arrendador deberá proveer la siguiente información a efectos de que sea incorporada a las Especificaciones de Operación de ambas partes, según se requiera.

(1) El nombre de las partes involucradas en el contrato y duración del mismo.

(2) Nacionalidad (si corresponde) y matrícula de cada aeronave involucrada en el contrato.

(3) La clase de operaciones (nacionales, internacionales)

(4) Aeródromos de operación.

(5) Una declaración detallada especificando quién posee el control operacional

(b) Al realizar la evaluación de la información suministrada según el párrafo (a) de esta Sección, la Autoridad Aeronáutica competente (CRA) considerará lo siguiente:

(1) Miembros de la tripulación y entrenamiento.

(2) Aeronavegabilidad y desarrollo del mantenimiento.

(3) Despacho.

(4) Servicios de la aeronave en tierra.

(5) Programación de horarios.

(6) Cualquier otro factor que la Autoridad considere relevante.

(c) En el caso que la locación involucre aeronaves de matrícula extranjera y tripulantes extranjeros, se deberá tener en cuenta lo determinado por la Ley 17.285 (Código Aeronáutico) Artículos 106 y 107 y lo dispuesto en los incisos (a) y (b), según aplique.

119.54 Otros acuerdos

(a) En todo otro acuerdo o arreglo que involucre aeronaves, se tendrá en cuenta lo determinado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico.) Artículo 107.

(b) Un titular de un CESA certificado bajo esta Parte, operando según Parte 121 o Parte 135, no puede realizar ninguna operación en lugar de otro titular de un CESA

119.57 Excepciones a las operaciones en caso de emergencia nacional o internacional

(a) En condiciones de emergencia nacional o internacional, la Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar excepciones, si:

(1) Hubiera condiciones que requieran el transporte de personas o suministros para la protección de vidas o propiedades.

(2) Encuentra necesaria una desviación para hacer expeditiva la realización de la operación.

(b) Cuando la Autoridad Aeronáutica competente autorice desviaciones para las operaciones bajo condiciones de emergencia nacional o internacional,:

(1) Emitirá una enmienda apropiada a las Especificaciones de Operación del titular del CESA; o

(2) Si la naturaleza de la emergencia no permite una enmienda oportuna de las Especificaciones de Operación:

(i) La Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar la operación por el medio que considere más conveniente, y

(ii) El titular del CESA suministrará a la Autoridad Aeronáutica competente un detalle de la operación realizada, dentro de las 24 horas posteriores.

119.58 Inspecciones y Vigilancia de la Seguridad Operacional

(a) Solicitante de un CESA: Deberá prever que el proceso de certificación implica una serie de comprobaciones, verificaciones e inspecciones, entre ellas las mencionadas en la Sección 119,33 (b) y (c) de esta Parte.

(b) Titular de un CESA: Deberá someterse al Programa de Seguimiento de la Seguridad Operacional previsto por la Autoridad Aeronáutica competente que abarca inspecciones de escalas, de ruta, de Base Principal y Plataforma o rampa

(c) Titular de un CESA que cambie significativamente sus Especificaciones de Operación: Deberá prever el proceso de recertificación, que puede requerir lo establecido en la Sección 119.33 de esta Parte y verificaciones en sus distintas áreas, para demostrar que se halla debidamente entrenado y equipado para desarrollar sus operaciones.

119.59 Reservado

119.60 Previsión de cursos para Inspectores de la Autoridad Aeronáutica.

(a) En aquellos casos en que un Explotador certificado o en proceso de certificación incorpore un tipo de aeronave para la cual la Autoridad Aeronáutica competente no disponga de Inspectores habilitados, deberá proporcionar los cursos completos de habilitación, sin cargo, para la cantidad de inspectores que la Autoridad Aeronáutica determine, de acuerdo con la magnitud de las operaciones a realizar.

(b) Dichos cursos deberán ser similares a los impartidos a sus tripulantes

(c) El personal de Inspectores mencionado en (a) deberá quedar habilitado en el tipo de aeronave que la empresa haya decidido afectar, con la antelación necesaria para realizar el debido proceso de habilitación de los tripulantes.

119.61 Vigencia y renuncia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y de las Especificaciones de Operación.

(a) Un CESA emitido bajo esta Parte tendrá una vigencia de dos (2) años renovables, o hasta que:

(1) El titular del CESA renuncie a él ante la Autoridad Aeronáutica competente (CRA).

(2) La Autoridad Aeronáutica competente (CRA) lo suspenda, con carácter preventivo; o

(3) La Autoridad competente (Secretaría de Transporte de la Nación – Subsecretaría de Transporte Aerocomercial) cancele la concesión.

(4) Con respecto al inciso (2) y (3), el procedimiento adoptado será puesto en conocimiento entre ambas Autoridades competentes (CRA y SSTA)

(b) Las Especificaciones de Operación emitidas bajo esta parte, 121 ó 135 mantendrán su vigencia en concordancia con el CESA, a menos que:

(1) El CESA sea suspendido o cancelado.

(2) La Autoridad Aeronáutica competente suspenda o cancele las Especificaciones de Operación para un tipo determinado de operación.

(c) Dentro de los 30 días posteriores a que el titular del CESA finalice totalmente sus operaciones bajo las Parte 121 y 135, deberá renunciar ante la Autoridad Aeronáutica competente (CRA), al CESA y a las Especificaciones de Operación.

119.63 Continuidad de la operación.

(a) Si el titular de un CESA otorgado bajo la Parte 121, suspende alguna operación autorizada en las Especificaciones de Operación, debe notificar de inmediato a la Autoridad Aeronáutica competente

(b) Si el titular de un CESA otorgado bajo la Parte 121, estima o prevé una suspensión de alguna operación autorizada en las Especificaciones de Operación, debe notificar previamente a la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Si el titular de un CESA otorgado bajo la Parte 121, suspende por más de 30 días calendario alguna operación autorizada en las Especificaciones de Operación, no podrá realizar tal operación nuevamente, a menos que:

(1) Solicite nueva autorización a la Autoridad Aeronáutica competente con al menos 5 días calendarios antes de reasumir ese tipo de operación;

(2) Arbitre todos los medios para que en los cinco (5) días calendarios previos al reinicio de actividades, la Autoridad Aeronáutica competente realice la correspondiente inspección, a efectos de determinar si permanece adecuadamente equipado y es capaz de realizar sus operaciones aéreas, de manera segura.

(d) Si el titular de un CESA otorgado bajo la Parte 121, suspende o prevé suspender totalmente sus operaciones autorizadas por un período mayor a 30 días, debe notificar formalmente a la Autoridad Aeronáutica competente y:

(1) Antes de reiniciar sus operaciones debe someterse a un proceso de reevaluación, cuya profundidad estará relacionada a los causales que motivaron la suspensión de las operaciones.

(2) Arbitrar todos los medios para que en los cinco (5) días calendario previos al reinicio de actividades, la Autoridad Aeronáutica competente realice la correspondiente inspección, a efectos de determinar si permanece adecuadamente equipado y es capaz de continuar las operaciones de manera segura.

(e) Si el titular de un CESA otorgado bajo la Parte 135, no realiza operaciones aéreas autorizadas en sus Especificaciones de Operación, en un término mayor de 60 días calendario, debe someterse a una inspección de reevaluación, cuya profundidad estará relacionada a los causales que motivaron la suspensión de las operaciones, antes de reiniciar sus actividades. En este caso, debe notificar formalmente a la Autoridad Aeronáutica competente de esta situación, con una antelación no menor a 5 días calendario. La Autoridad Aeronáutica competente establecerá los procedimientos a seguir.

119.65 Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 121.

(a) Cada titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) debe contar con suficiente personal de conducción calificado y personal técnico para asegurar el más alto grado de seguridad en sus operaciones. El titular del CESA debe contar con personal calificado sirviendo tiempo completo (full time) en las posiciones siguientes o equivalentes a las mismas:

(1) Director o Gerente General

(2) Director de Seguridad

(3) Director de Operaciones

(4) Jefe de Pilotos

(5) Director de Area Técnica

(i) La persona que desempeñe el puesto de Director de Area Técnica deberá asumir entre sus funciones la del Representante Técnico, en un todo de acuerdo con el Apéndice A de esta Parte

(6) Gerente de Aseguramiento de Calidad

(7) Gerente de Producción (Mantenimiento propiamente dicho)

(8) Gerente de Ingeniería

(9) Jefe de Inspección

(10) Jefe de Mantenimiento

(b) La Autoridad Aeronáutica competente puede aprobar las posiciones listadas en el párrafo (a) de esta Sección u otras distintas, para una operación de características particulares, si el titular del Certificado demuestra que puede llevar a cabo dicha operación con el más alto nivel de seguridad bajo la dirección de dichas o diferentes categorías del personal de conducción en lo que respecta a:

(1) La clase de operación involucrada y tamaño de la organización.

(2) La cantidad y tipo de aeronaves utilizadas.

(3) El área de operación

(c) El título de las posiciones requeridas bajo el párrafo (a) de esta Sección o el título y cantidad de posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (b) de esta Sección, deberán ser incluidas en las Especificaciones de Operación.

(d) Las personas que sirvan en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta Sección y cualquier persona que tenga una posición en la que ejerza el control sobre las operaciones realizadas bajo el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), deben:

(1) Estar calificados a través de entrenamiento, experiencia y habilidad;

(2) De acuerdo con sus responsabilidades, poseer sólidos conocimientos de la documentación relacionada con las operaciones que el CESA autoriza realizar, a saber:

(i) Código Aeronáutico de la Republica Argentina

(ii) Especificaciones de Operación del titular del CESA.

(iii) Todo lo referente al mantenimiento y requerimientos de aeronavegabilidad, mencionado en las Secciones que constituyen las Partes aplicables (Ej. Partes 1, 21, 23, 25, 33, 34, 35, 36, 43, 45, 65, 91 y 121)

(iv) Los Manuales requeridos por la Sección 121.133

(3) En el ejercicio de sus funciones, cumplir con los requerimientos legales aplicables y mantener las operaciones seguras.

(e) Cada titular del CESA deberá:

(1) Declarar en la parte de Políticas del Manual requerido por la Sección 121.133, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) de esta Sección.

(2) Incluir en dicho Manual una lista de nombres y direcciones laborales de todas las personas asignadas a funciones de conducción específicas.

(3) Notificar dentro de los 10 días, a la Autoridad Aeronáutica competente, cualquier cambio en el personal que pudiera producirse en cualquiera de las posiciones listadas.

119.66 Autoridad para certificar mantenimiento y liberación de aeronavegabilidad.

(a) Excepto lo prescripto en el párrafo (b) de esta Sección, cada titular del Certificado que opere bajo la Parte 121, deberá cumplir con lo siguiente:

(1) La máxima autoridad de la certificación de tareas de mantenimiento con respecto a un estándar especificado en las instrucciones de mantenimiento, o sus equivalentes, recaerá sobre el Jefe de Mantenimiento y/o el Jefe de Inspección según lo aceptado en el Manual requerido por la sección 121.133.

(2) La máxima autoridad para determinar cuando una aeronave está en condiciones de ser liberada a la aeronavegabilidad, recaerá sobre el Jefe de Mantenimiento o Jefe de Inspección según lo aceptado en el Manual requerido por la sección 121.133.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente podrá aceptar, en el Manual requerido por la sección 121.133, que lo establecido en los párrafos (a)(1) y/o (a)(2) de esta Sección recaiga en otro personal de conducción que ocupe los cargos indicados en la sección 119.65 (a)(5), (a)(6), (a)(7) y/o (a)(8), si dicho personal cumple con los requerimientos establecidos en la sección 119.67 (f) o (g) según corresponda.

119.67 Personal de Conducción: Calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 121.

(a) Para desempeñarse como Director o Gerente de Operaciones, la persona designada deberá:

(1) Poseer una licencia de Piloto de Transporte Línea Aérea y haberse desempeñado por lo menos 3 (tres) años como piloto al mando de un avión grande (superior a 5700 Kg); o

(2) Tener por lo menos tres años de experiencia como Director o Gerente de Operaciones, utilizando aviones grandes, o una posición de responsabilidad equivalente y,

(3) Conocer el contenido del Manual de Operaciones de la Empresa (MOE) y las Especificaciones de Operación, y lo establecido en estas Regulaciones para el cumplimiento apropiado de sus funciones.

(b) Para desempeñarse como Jefe de Pilotos, la persona designada deberá:

(1) Poseer una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea vigente, con una habilitación como mínimo de un avión en uso de la Empresa;

(2) Haber tenido como mínimo 3 (tres) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave grande con un Explotador comercial. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica competente puede aceptar una desviación a este requerimiento si considera que la persona ha tenido una experiencia aeronáutica equivalente.

(3) Conocer el contenido del Manual de Operaciones de la Empresa (MOE) y lo establecido en estas Regulaciones para el cumplimiento apropiado de sus funciones.

(4) Conocer el contenido de las Especificaciones de Operación y las disposiciones de mantenimiento de esta Parte.

(c) Para desempeñarse como Director de Área Técnica o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos para desempeñarse como Representante Técnico de esta Parte.

(d) Para desempeñarse como Gerente de Aseguramiento de Calidad o como Gerente de Ingeniería, la persona designada deberá:

(1) Tener el título de Ingeniero Aeronáutico y al menos 3 (tres) años de antigüedad en el título

(2) Tener por lo menos 3 (tres) años de experiencia en mantenimiento de aviones grandes de más de 10 asientos para pasajeros, en uno de los cuales, debió haberse desempeñado en un cargo de conducción o supervisión del mantenimiento, del aseguramiento de calidad/ control de calidad o de ingeniería.

(3) Conocer el manual de mantenimiento de la Empresa, las Especificaciones de Operación y las disposiciones de mantenimiento de esta Parte.

(e) Para desempeñarse como Gerente de Producción según esta Parte, la persona designada deberá:

(1) Tener el título de Ingeniero Aeronáutico y tener al menos 4 (cuatro) años de antigüedad en el Título.

(2) Tener por lo menos 4 (cuatro) años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes de más de 10 asientos para pasajeros, y 1 (un) año de los cuales debe haber estado en un cargo de supervisión o conducción del mantenimiento o del aseguramiento de calidad/ control de calidad o de ingeniería.

(3) Conocer de la Parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, las Especificaciones de Operación y las disposiciones de mantenimiento de esta parte.

(f) Para desempeñarse como Jefe de Inspección según esta Parte, la persona designada deberá:

(1) Poseer una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA) categoría "C", o un Certificado de Competencia como Certificador Aeronáutico apropiados para las aeronaves que opera el Titular del CESA y

(2) Poseer 3 (tres) años de experiencia en mantenimiento, en la misma categoría y clase de aeronaves usadas por el Titular del CESA, debiendo, en 1 (un) año de ellos, haber tenido experiencia en puestos responsables del aseguramiento/ control de calidad del mantenimiento de aeronaves.

(g) Para desempeñarse como Jefe de Mantenimiento según esta Parte, la persona designada deberá:

(1) Poseer una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA) categoría "C" o un Certificado de Competencia de Certificador Aeronáutico apropiados para las aeronaves que opera el Titular del Certificado, y

(2) Tener 3 (tres) años de experiencia de mantenimiento, en la misma categoría y clase de aeronaves usadas por el Titular del CESA, debiendo, en 1 (un) año de ellos, haber tenido experiencia en puestos responsables del retorno al servicio o de supervisión del mantenimiento de aeronaves.

(h) El titular del CESA puede pedir una desviación, para emplear una persona que no cumpla con los requerimientos de experiencia determinada de vuelo, ejecutiva o de supervisión de esta Sección, si la

Autoridad Aeronáutica competente encontrara que la persona tiene una experiencia comparable y puede llevar a cabo efectivamente sus funciones asociadas, con la posición en concordancia con los requerimientos de estas Regulaciones y los procedimientos mencionados en el manual del titular del CESA. Los beneficios de una desviación bajo este párrafo podrán obtenerse después de haberse considerado la medida y el alcance de la operación y la calificación del personal propuesto, por parte de la Autoridad Aeronáutica competente, quien en cualquier momento, puede dejar sin efecto todo tipo de beneficio de desviación que haya sido emitido bajo este párrafo.

119.69 Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 135

(a) Cada titular de un CESA debe tener personal de conducción y personal técnico suficientemente calificado para garantizar el más alto grado de seguridad en sus operaciones.

(b) El titular de un CESA debe tener personal calificado desempeñándose en las posiciones siguientes o equivalentes a las mismas:

(1) Director de Operaciones

(2) Jefe de Pilotos

(3) Director de Mantenimiento.

NOTA: La persona que desempeñe el puesto Director de Mantenimiento deberá asumir entre sus funciones, la de Representante Técnico en un todo de acuerdo con el Apéndice B de esta Parte.

Queda exceptuado de lo expresado en (b) (1) (2) y (3) aquel titular de un CESA que utiliza sólo un piloto en sus operaciones,

(c) En el caso que el titular del CESA realice las tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteración, y/ o realice la liberación de aeronavegabilidad de la aeronave, deberá poseer un Jefe de Mantenimiento con Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves Categoría B, o Categoría C ó un Certificado de Competencia de Certificador Aeronáutico, según corresponda, para las aeronaves que opera el Titular del CESA, debiendo tener éste la autoridad para la Liberación de Aeronavegabilidad de la aeronave.

(d) La Autoridad Aeronáutica competente podrá aprobar las posiciones listadas en el párrafo (a) y (b) de esta Sección u otras distintas, para una operación particular si, el titular del CESA demuestra que puede llevar a cabo la operación con el más alto nivel de seguridad bajo la dirección de dichas o diferentes categorías del personal de conducción, con respecto a:

(1) La clase de operación involucrada y la organización propuesta

(2) La cantidad y tipo de aeronaves utilizadas

(3) El área de operación

(e) El título de la posición requerida bajo el párrafo (a) y (b) de esta Sección, o el título y cantidad de posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (c) de esta Sección, debe ser incluida en las Especificaciones de Operación.

(f) El individuo que sirva en la posición requerida o aprobada bajo el párrafo (a),(b) o (c) de esta Sección y cualquier persona que según su posición ejerza control sobre las operaciones realizadas por el Titular del CESA debe:

(1) Estar calificado a través de entrenamiento, experiencia y habilidad.

(2) Tener, para el alcance de sus responsabilidades, un entendimiento completo del siguiente material, con relación a las operaciones del Titular del CESA:

(i) Código Aeronáutico de la Republica Argentina.

(ii) Especificaciones de Operación del Titular del CESA.

(iii) Todo lo referente al mantenimiento y requerimientos de Aeronavegabilidad mencionados en las partes de estas Regulaciones (Ej. Partes 1, 21, 23, 25, 33, 34, 35, 36, 43, 45, 47, 61, 63, 65, 67, 91 y 135).

(iv) El Manual requerido por la sección 135.21

(3) En el ejercicio de sus funciones, cumplir con los requerimientos legales aplicables y mantener las operaciones seguras.

(g) Cada titular de un CESA debe:

(1) Declarar en la parte de Política General del Manual requerido por la sección 135.21, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) o (b), respectivamente de esta Sección.

(2) Incluir en el Manual, una lista de nombres y direcciones laborales de todos los individuos asignados a tales posiciones.

(3) Notificar dentro de los 10 días, a la Autoridad Aeronáutica de aplicación, según corresponda, cualquier cambio que se produjera en cualquiera de las posiciones listadas.

119.71 Personal de Conducción: Calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 135.

(a) Para cumplir funciones como Director de Operaciones bajo la sección 119.69 (a) para un titular del CESA ejecutando operaciones para las cuáles se requieren pilotos que posean Licencia de Piloto Transporte Línea Aérea, la persona propuesta debe poseer también una Licencia de igual categoría, y

(1) Poseer al menos 3 años de experiencia como Supervisor o en algún cargo ejecutivo dentro de los últimos 6 años, en una posición en que haya ejercido control operacional sobre cualquier operación realizada con aeronaves grandes bajo la Parte 121 o Parte 135, o

(2) En el caso de una persona sin experiencia previa como Director de Operaciones, deberá poseer al menos 3 años de experiencia, dentro de los pasados 6 años, como piloto comandando una aeronave operada bajo la Parte 121 o Parte 135, o

(3) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, poseer al menos 3 años de experiencia como piloto comandando aeronaves operadas bajo la Parte 121 o Parte 135

(b) Para desempeñarse como Jefe de Pilotos bajo la sección 119.69 (a), dicha persona deberá poseer una Licencia de Piloto y las apropiadas habilitaciones, igual o superior a la que posee la dotación de pilotos al mando de su empresa.

(1) En el caso de una persona sin experiencia previa como Jefe de Pilotos deberá poseer al menos 3 años de experiencia, dentro de los pasados 6 años, como piloto comandando una aeronave operada bajo la Parte 121 ó 135.

(2) En el caso de una persona con experiencia previa como Jefe de Pilotos, deberá poseer al menos 3 años de experiencia como piloto comandando aeronaves operadas bajo la Parte 121 ó 135.

(c) Para cumplir funciones de Director de mantenimiento bajo la sección 119.69 (a), la persona deberá cumplir lo requisitos correspondientes del Representante Técnico de esta Parte, conocer las secciones del Manual de mantenimiento del Titular del Certificado, las Especificaciones de Operación, las disposiciones de esta Parte y toda otra regulación aplicable necesaria para la correcta ejecución de sus tareas; además deberá poseer el título de:

(1) Ingeniero Aeronáutico, en el caso que las operaciones se realicen con cualquier tipo de aeronave, o

(2) Técnico Aeronáutico, en el caso que las operaciones se realicen con aeronaves de menos de 10 pasajeros o 5700 kilogramos o menos de peso máximo de despegue.

(d) Para cumplir funciones de Jefe de mantenimiento bajo la sección 119.69 (b), la persona deberá conocer las secciones del Manual de Mantenimiento del explotador, las Especificaciones de Operación, las disposiciones de esta Parte y otras regulaciones aplicables necesarias para la correcta ejecución de sus tareas; además deberá:

(1) Poseer Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves Categoría B, Categoría C, o Certificado de Competencia como Certificador Aeronáutico apropiados para las aeronaves que opera el Titular del Certificado.

(2) Tener 3 (tres) años de experiencia de mantenimiento, en la misma categoría y clase de aeronaves usadas por el Titular del Certificado debiendo, 1 (un) año de ellos, haber tenido experiencia en puestos responsables del retorno al servicio o de supervisión del mantenimiento de aeronaves.

(e) Un titular del Certificado podrá solicitar una desviación, para emplear una persona que no cumpla con los requerimientos de la experiencia determinada de vuelo, ejecutiva o de supervisión de esta Sección, si la Autoridad Aeronáutica competente encontrara que la persona tiene una experiencia comparable y puede llevar a cabo efectivamente sus funciones asociadas con la posición en concordancia con los requerimientos de estas Regulaciones y los procedimientos mencionados en el Manual del titular del Certificado. La Autoridad Aeronáutica competente podrá, en cualquier momento, dejar sin efecto cualquier beneficio de desviación que haya sido emitido bajo este párrafo.

APENDICE A

REPRESENTANTES TECNICOS PARA OPERACIONES SEGUN LA PARTE 121.

I.-Aplicación

(a) Este Apéndice prescribe los requisitos que se deben cumplir para desempeñarse como Representante Técnico, para un titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA) que opera bajo la parte 121.

(b) El Representante Técnico es la máxima autoridad técnica del Titular del Certificado en todos los aspectos relativos a la aeronavegabilidad como así también el interlocutor válido entre este y la Autoridad de Aplicación en dichos aspectos.

(c) El Representante Técnico debe ser propuesto por el Titular del Certificado a la Autoridad de competente quien evaluará su aceptación.

(d) El cese en sus funciones no exime al personal de las responsabilidades asumidas durante el ejercicio de esta función.

II.-Requisitos para el Representante Técnico.

(a) Toda persona que desee desempeñarse como Representante Técnico del Titular de un CESA debe:

(1) Ser mayor de 21 años de edad.

(2) Ser de nacionalidad argentino, nativo o naturalizado, o extranjero con Certificado de Radicación Permanente otorgado por el Ministerio del Interior.

(3) Comunicar por escrito la aceptación de la función de Representante Técnico a la Autoridad Aeronáutica competente, acompañando la designación efectuada por la persona acreditada del titular del Certificado que lo designa declarándolo expresamente.

(4) Presentar, al momento de asumir la Representación Técnica, una declaración en la que exprese:

(i) Poseer un fluido conocimiento de las partes 1, 21, 39, 43, 45, 91, 121 y 145, y documentos relacionados, que sean públicos, aplicables como Procedimientos de la Autoridad Aeronáutica.

(ii) Conocer el Código Aeronáutico (Ley 17.285) y sus reformas, como así también toda norma legal sobre penalidades por violaciones, particularmente el Decreto 2352/83 modificado por el Decreto Nº 903/89.

(iii) Poseer dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de su función, como así también en la utilización de formularios, historiales y todo documento normalizado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica de aplicación.

(5) Hallarse registrado ante la Autoridad Aeronáutica competente.

(6) Residir a menos de 90 Km de la Base Principal de Mantenimiento y tener su domicilio a una distancia, que en concordancia con los medios de transporte existentes, frecuencias y tiempo de traslado, le permita realizar una supervisión permanente de las operaciones relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad del titular del Certificado en la que desempeñará sus funciones.

(7) Poseer el título de Ingeniero Aeronáutico y tener al menos 5 años de antigüedad en el título.

(8) Tener al menos 5 años de experiencia en funciones de mantenimiento de aviones grandes, uno de los cuales debe haber estado en un cargo de conducción o supervisión del mantenimiento o de aseguramiento de calidad/ control de calidad.

(b) La experiencia requerida en el párrafo (a) (9) será acumulativa. Adicionalmente, en caso de no haber desarrollado actividad en funciones de mantenimiento de productos aeronáuticos en los últimos 18 meses, el titular de la Autoridad Aeronáutica competente analizará la situación a los fines de su aceptación en el cargo. A efectos de cumplir con la experiencia exigida, toda persona que certifique debidamente su actividad dentro de la Administración Pública, actuando como representante de la Autoridad Aeronáutica competente en calidad de Inspector de aeronavegabilidad con experiencia en aeronaves grandes, se le computará el tiempo transcurrido en tal función.

III.- Atribuciones del representante técnico

(a) Las atribuciones que se le confieren al Representante Técnico en la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado aceptado por la Autoridad Aeronáutica competente no podrán exceder las incumbencias de su título profesional o actividad reservada a su carrera acreditada, y aquellas incluidas en esta Parte.

IV.- Responsabilidades y funciones del representante técnico

(a) Las facultades que le confiere el cargo de Representante Técnico a su titular son las siguientes:

(1) Certificar los datos requeridos por la Autoridad Aeronáutica competente para la habilitación original de aeronaves que serán matriculadas y/ o afectadas al CESA emitido bajo la Parte 119.

(2) Dirigir, supervisar y certificar mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones y reconstrucciones en aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios, realizadas y/o liberadas al servicio por personal certificado, habilitado y certificado para ello bajo los alcances y procedimientos establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA aceptado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(3) Certificar la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios bajo los alcances establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, después de haber sido sometidas a servicios de mantenimiento y mantenimiento preventivo, incluyendo reparaciones menores.

(4) Certificar la aeronavegabilidad continuada de aeronaves bajo los alcances establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.

(5) Certificar el contenido de toda documentación técnica sobre servicios realizados a aeronaves, conforme a la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA

(6) Asentar y certificar en los historiales de las aeronaves, motores y/ o hélices los trabajos realizados por el personal calificado, habilitado y certificado para ello.

(7) Proponer ante la Autoridad Aeronáutica competente modificaciones a los procedimientos de mantenimiento o programas de mantenimiento por otros que su juicio, experiencia y análisis brinden al menos el mismo grado de confiabilidad y seguridad que los establecidos.

(8) Proponer a la Autoridad Aeronáutica competente, según sea aplicable, cambios de Programas de mantenimiento por otros que, el criterio técnico y análisis, demuestren que se cumple con lo determinado en la Parte 121.

(9) Certificar el estado y condición de aeronavegabilidad, conforme a la Parte 21, con el fin de solicitar los permisos de traslado en vuelo según lo establecido en dicha Parte.

(10) Acreditar experiencia y efectuar presentaciones a la Autoridad Aeronáutica competente, de personas que aspiren a modificaciones en los alcances de sus Licencias o Certificados de Competencia, según lo aceptado en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.

(11) Mantener vigente el Certificado de Aeronavegabilidad según los procedimientos aceptados en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, haciendo cumplir los requerimientos de las Directivas de Aeronavegabilidad establecidas en la Parte 39.

(12) Certificar el cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas bajo la Parte 39 y/ o por una Autoridad de Aviación Civil Extranjera cuando correspondiera, según lo aceptado en la parte del Manual mantenimiento del titular del CESA.

(13) Certificar informes de dificultades en servicio, de confiabilidad mecánica y de condiciones de no aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios de acuerdo a lo establecido por la Parte 121.

(14) Impartir o coordinar cursos de capacitación al personal del titular del CESA en el que se desempeña como Representante Técnico, según las previsiones de entrenamiento de la Parte 121 y de acuerdo con lo previsto por la Autoridad Aeronáutica competente.

(15) Certificar cursos de instrucción especializada, siempre que estos se efectúen en centros de instrucción según lo aceptado en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, y de acuerdo con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica competente.

V.-Limitaciones del representante técnico

(a) El Representante Técnico de un titular del Certificado, no puede representar técnicamente a otro Titular de un Certificado emitido bajo la parte 119, o a un Taller Aeronáutico de Reparación bajo la parte 145, salvo que este taller perteneciera al explotador que representa.

(b) No puede autorizar la liberación de aeronavegabilidad, sin la intervención de la Autoridad Aeronáutica de competente, bajo los alcances y procedimientos de la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado, de productos que hayan sido sometidos a Reparación Mayor, Modificación Mayor o Alteración Mayor o Reconstrucción.

(c) No puede autorizar tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, como así tampoco efectuar la liberación de aeronavegabilidad sin poseer la licencia de mecánico o certificado de competencia como certificador aeronáutico según sea aplicable para cada caso.

(d) No puede autorizar Reparaciones, Modificaciones, o alteraciones Mayores ni Reconstrucciones de productos, a menos que se vayan a realizar siguiendo lo establecido en un procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica de aplicación para Reparación, o Reconstrucción, o por un Certificado Tipo Suplementario y sus revisiones, o por revisiones del Certificado Tipo o por Boletín de Servicio o documentación similar aprobados por la Autoridad Aeronáutica de aplicación, o por el Manual de Reparaciones/ Mantenimiento emitidos por el fabricante del producto, siguiendo los procedimientos establecidos por el titular de la Autoridad Aeronáutica de aplicación bajo los alcances del la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado.

(e) No puede autorizar tarea alguna sobre aeronave, motor, hélice, componentes, equipos y accesorios, involucrados en accidentes / incidentes, sin la intervención y liberación de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y a la Autoridad Aeronáutica de aplicación, según corresponda

(f) No puede autorizar la liberación de aeronavegabilidad de ningún producto que tenga Directivas de Aeronavegabilidad con cumplimiento vencido, o cualquier condición que evidencie sospecha sobre la condición de aeronavegabilidad del producto.

(g) No puede implementar modificaciones a programas de inspección o planes de mantenimiento, sin la aprobación previa de los mismos por la Autoridad Aeronáutica de aplicación.

VI.-Reconocimiento y cese del cargo de representante técnico.

(a) El reconocimiento legal del cargo de Representante Técnico de un titular de Certificado es a partir de la fecha de aceptación del mismo por la Autoridad Aeronáutica de aplicación.

(b) El cese en el cargo de Representante Técnico originado por el titular de del Certificado o por decisión del propio Representante Técnico deberá ser comunicado por nota a la Autoridad Aeronáutica de aplicación el mismo día en que ello ocurra.

(c) Un representante Técnico cuyo registro o matrícula ha sido revocado, suspendido o cancelado no puede hacer uso de ninguna de las facultades que le confería dicho cargo.

VII.-Bajas y reinscripciones en el registro de personal profesional y técnico de la Autoridad Aeronáutica competente

(a) El titular de la Autoridad Aeronáutica de aplicación podrá dar de baja del Registro de Personal Profesional y Técnico, a una persona inscripta en el mismo cuando:

(1) Lo determine un acto judicial

(2) Se verifique la existencia de documentación o asientos fraguados, en la forma que expresamente lo define la Parte 43, Sección 43.12, se verifiquen manifestaciones inexactas, o se omitan datos o información en la documentación.

(3) Deje de cumplir con los requisitos de esta Parte.

(4) El Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial, en el cual se halla matriculado lo suspenda en el ejercicio de su profesión.

(5) Se verifique violación o negligencia en el cumplimiento de lo prescrito en las normas y/o procedimientos de aeronavegabilidad, en el control de la aeronavegabilidad o en toda otra norma legal relacionada con el desempeño de sus funciones.

APENDICE B

REPRESENTANTES TECNICOS PARA OPERACIONES SEGUN LA PARTE 135.

I.- Aplicación

(a) Este Apéndice prescribe los requisitos que se deben cumplir para desempeñarse como Representante Técnico, para un titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA) que opera bajo la parte 135.

(b) El Representante Técnico es la máxima autoridad técnica del Titular del Certificado en todos los aspectos relativos a la aeronavegabilidad como así también el interlocutor válido entre este y la Autoridad de Aplicación en dichos aspectos.

(c) El Representante Técnico debe ser propuesto por el Titular del Certificado a la Autoridad de Aplicación quien evaluará su aceptación.

(d) El cese en sus funciones no exime al personal de las responsabilidades asumidas durante el ejercicio de esta función.

II.- Requisitos para representante técnico.

(a) Toda persona que desee desempeñarse como Representante Técnico del titular del Certificado, debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Ser mayor de 21 años de edad.

(2) Ser de nacionalidad argentino, nativo o naturalizado, o extranjero con Certificado de Radicación Permanente otorgado por el Ministerio del Interior.

(3) Comunicar por escrito la asunción de la función de Representante Técnico a la Autoridad Aeronáutica de aplicación, acompañando la designación efectuada por la persona acreditada del titular del Certificado que lo designa declarándolo expresamente.

(4) Presentar, al momento de asumir la Representación Técnica, una declaración en la que exprese:

(i) Poseer un fluido conocimiento de las partes 1, 21, 39, 43, 45, 91, 135 y 145, y documentos relacionados, que sean públicos, aplicables como Procedimientos de la Autoridad Aeronáutica.

(ii) Conocer el Código Aeronáutico (Ley 17285) y sus reformas, como así también toda norma legal sobre penalidades por violaciones, particularmente el Decreto 2352/83 modificado por el Decreto N° 903/89.

(iii) Poseer dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de su función, como así también en la utilización de formularios, historiales y todo documento normalizado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica de aplicación.

(5) Hallarse registrado ante la Autoridad Aeronáutica competente.

(6) Residir a menos de 90 Km. de la Base Principal de Mantenimiento y tener su domicilio a una distancia, que en concordancia con los medios de transporte existentes, frecuencias y tiempo de traslado, le permita realizar una supervisión permanente de las operaciones del titular del Certificado en la que desempeñará sus funciones.

(7) Poseer el título de Ingeniero Aeronáutico, y tener al menos 5 años de experiencias como Ingeniero Aeronáutico en funciones de mantenimiento de aeronaves grandes, o al menos 3 años de experiencia como Ingeniero Aeronáutico en funciones de mantenimiento de aeronaves pequeñas para representar a titulares de un Certificado, que operen con aeronaves grandes o pequeñas respectivamente, o

(8) Poseer título habilitante de Técnico Aeronáutico y con al menos 5 años de experiencia como Técnico Aeronáutico en funciones de mantenimiento de aeronaves pequeñas para representar técnicamente a titulares de un Certificado que operen aeronaves pequeñas.

(b) La experiencia requerida será acumulativa. Adicionalmente, en caso de no haber desarrollado actividad en funciones de mantenimiento de productos aeronáuticos en los últimos 18 meses, el titular de la Autoridad Aeronáutica competente analizará la situación a los fines de su aceptación en el cargo. A efectos de cumplir con la experiencia exigida, toda persona que certifique debidamente su actividad dentro de la Administración Pública, actuando como representante de la Autoridad Aeronáutica competente en calidad de Inspector de aeronavegabilidad, se le computará el tiempo transcurrido en tal función.

III.- Atribuciones del representante técnico

(a) Las atribuciones que se le confieren al Representante Técnico en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA aceptado por la Autoridad Aeronáutica competente, serán específicas y no podrán exceder las incumbencias de su título profesional o actividad reservada a su carrera acreditada, y aquellas incluidas en esta Parte.

IV.- Responsabilidades y funciones del representante técnico

(a) Las facultades que le confiere el cargo de Representante Técnico a su titular son las siguientes:

(1) Certificar los datos requeridos por la Autoridad Aeronáutica competente para la habilitación original de aeronaves que serán matriculadas y/ o afectadas al Certificado emitido bajo la Parte 119.

(2) Dirigir, supervisar y certificar mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones y reconstrucciones en aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios, realizadas y/ o liberadas al servicio por personal certificado, habilitado y certificado para ello bajo los alcances y procedimientos establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA aceptado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(3) Certificar la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios bajo los alcances establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, después de haber sido sometidas a servicios de mantenimiento y mantenimiento preventivo, incluyendo reparaciones menores.

(4) Certificar la aeronavegabilidad continuada de aeronaves bajo los alcances establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.

(5) Certificar el contenido de toda documentación técnica sobre servicios realizados a aeronaves, conforme a la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA

(6) Asentar y certificar en los historiales de las aeronaves, motores y/ o hélices los trabajos realizados por el personal calificado, habilitado y certificado para ello.

(7) Proponer ante la Autoridad Aeronáutica competente modificaciones a los procedimientos de mantenimiento o programas de mantenimiento por otros que su juicio, experiencia y análisis brinden al menos el mismo grado de confiabilidad y seguridad que los establecidos.

(8) Proponer a la Autoridad Aeronáutica competente, según sea aplicable, cambios de Programas de mantenimiento por otros que, el criterio técnico y análisis, demuestren que se cumple con lo determinado en la Parte 135.

(9) Certificar el estado y condición de aeronavegabilidad, conforme a la Parte 21, con el fin de solicitar los permisos de traslado en vuelo según lo establecido en dicha Parte.

(10) Acreditar experiencia y efectuar presentaciones a la Autoridad Aeronáutica competente, de personas que aspiren a modificaciones en los alcances de sus Licencias o Certificados de Competencia, según lo aceptado en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.

(11) Mantener vigente el Certificado de Aeronavegabilidad según los procedimientos aceptados en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, haciendo cumplir los requerimientos de las Directivas de Aeronavegabilidad establecidas en la Parte 39.

(12) Certificar el cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas bajo la Parte 39 y/ o por una Autoridad de Aviación Civil Extranjera cuando correspondiera, según lo aceptado en el en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.

(13) Certificar informes de dificultades en servicio, de confiabilidad mecánica y de condiciones de no aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios de acuerdo a lo establecido por la Parte 135.

(14) Impartir o coordinar cursos de capacitación al personal del titular del Certificado en el que se desempeña como Representante Técnico, según las previsiones de entrenamiento de la Parte 135 y de acuerdo con lo previsto por la Autoridad Aeronáutica competente.

(15) Certificar cursos de instrucción especializada, siempre que estos se efectúen en centros de instrucción según lo aceptado en la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado, y de acuerdo con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica competente.

V.- Limitaciones del representante técnico

(a) No puede autorizar la liberación de aeronavegabilidad, sin la intervención de la Autoridad Aeronáutica competente, bajo los alcances y procedimientos de la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, de productos que hayan sido sometidos a Reparación Mayor, Modificación Mayor o Alteración Mayor o Reconstrucción.

(b) No puede autorizar tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, como así tampoco efectuar la liberación de aeronavegabilidad sin poseer la licencia de mecánico o certificado de competencia como certificador aeronáutico según sea aplicable para cada caso.

(c) No puede autorizar reparaciones, modificaciones, o alteraciones mayores ni reconstrucciones de productos, a menos que se vayan a realizar siguiendo lo establecido en un procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente para reparación, o reconstrucción, o por un Certificado Tipo Suplementario y sus revisiones, o por revisiones del Certificado Tipo o por Boletín de Servicio o documentación similar aprobados por la Autoridad Aeronáutica de aplicación, o por el Manual de Reparaciones/ Mantenimiento emitidos por el fabricante del producto, siguiendo los procedimientos establecidos por el titular de la Autoridad Aeronáutica competente bajo los alcances del la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.

(d) No puede autorizar tarea alguna sobre aeronave, motor, hélice, componentes, equipos y accesorios, involucrados en accidentes / incidentes, sin la intervención y liberación de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y a la Autoridad Aeronáutica competente, según corresponda.

(e) No puede autorizar la liberación de aeronavegabilidad de ningún producto que tenga Directivas de Aeronavegabilidad con cumplimiento vencido, o cualquier condición que evidencie sospecha sobre la condición de aeronavegabilidad del producto.

(f) No puede implementar modificaciones a programas de inspección o planes de mantenimiento sin la aprobación previa de los mismos por la Autoridad Aeronáutica competente.

VI.- Reconocimiento y cese del cargo de representante técnico por la autoridad aeronáutica de aplicación.

(a) El reconocimiento legal del cargo de Representante Técnico de un titular de Certificado es a partir de la fecha de aceptación del mismo por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) El cese en el cargo de Representante Técnico originado por el titular del CESA o por decisión del propio Representante Técnico deberá ser comunicado por nota a la Autoridad Aeronáutica competente el mismo día en que ello ocurra.

(c) Un representante Técnico cuyo registro o matrícula ha sido revocado, suspendido o cancelado no puede hacer uso de ninguna de las facultades que le confería dicho cargo.

VII.-Bajas y reinscripciones en el registro de personal profesional y técnico de la autoridad aeronáutica competente

(a) El titular de la Autoridad Aeronáutica competente podrá dar de baja del Registro de Personal Profesional y Técnico, a una persona inscripta en el mismo cuando:

(1) Lo determine un acto judicial

(2) Se verifique la existencia de documentación o asientos fraguados, en la forma que expresamente lo define la Parte 43, Sección 43.12, se verifiquen manifestaciones inexactas, o se omitan datos o información en la documentación.

(3) Deje de cumplir con los requisitos de esta Parte.

(4) El Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial, en el cual se halla matriculado lo suspenda en el ejercicio de su profesión.

(5) Se verifique violación o negligencia en el cumplimiento de lo prescrito en las normas y/o procedimientos de aeronavegabilidad, en el control de la aeronavegabilidad o en toda otra norma legal relacionada con el desempeño de sus funciones.

APENDICE C

AERONAVES, CRITERIOS BASICOS DE CLASIFICACION

Nota: Estos criterios básicos de clasificación según tamaño, capacidad y tipo de operación, establecen de manera inicial bajo que parte (Parte 121 o Parte 135) se encuadran los requerimientos técnicos operativos a satisfacer por los explotadores.

Aeronaves	Tipo de operación	RAAC
>de 30 Pax. o > 3400 Kg. de Carga paga	Interna Internacional Regular No Regular Suplementario	121
Hasta 30 Pax. o hasta 3.400 Kg de Carga paga (Hélice / turbo Jet)	Interna Internacional No Regular	135
Hasta 19 Pax. o Hasta 8.664 Kg. de PMD (Multimotores a Hélice)	Interna Internacional No Regular	135
Hasta 9 Pax. o Hasta 5.700 Kg PMD	Interna Internacional No Regular	135

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

INDICE GENERAL

PROLOGO

DEFINICIONES

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sección

121.1 Aplicación.

121.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

121.4 Aplicación de las Regulaciones a los Explotadores no autorizados.

121.9 Operaciones de aviones que tengan una configuración y una capacidad de pasajeros de 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de 3400 kg. o menos

121.11 Regulaciones aplicables a operaciones en un país extranjero.

121.13 Programa de Prevención de accidente y Seguridad de Vuelo

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.

SUBPARTE B - REGLAS DE CERTIFICACION PARA EXPLOTADORES AEREOS INTERNOS E INTERNACIONALES

(Reservado)

SUBPARTE C - REGLAS DE CERTIFICACION PARA EXPLOTADORES AEREOS SUPLEMENTARIOS

(Reservado)

SUBPARTE D - REGLAS QUE GOBIERNAN A TODOS LOS TITULARES DE CERTIFICADOS EMITIDOS SEGUN ESTA PARTE

(Reservado)

SUBPARTE E - APROBACION DE RUTAS, OPERACIONES INTERNAS O INTERNACIONALES.

Sección

121.91 Aplicación.

121.93 Requerimientos de rutas: Generalidades.

121.94 Operaciones en espacios aéreos que requieren certificación especial

121.95 Ancho de ruta.

121.97 Aeropuertos. Información requerida.

121.99 Facilidades para las comunicaciones.

121.101 Facilidades para la información meteorológica.

121.103 Facilidades para la navegación en ruta.

121.105 Facilidades para el servicio y mantenimiento.

121.107 Oficinas o Centros de despacho.

SUBPARTE F - APROBACION DE AREAS Y RUTAS, OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

Sección

121.111 Aplicación.

121.113 Requerimiento para áreas y rutas generalidades.

121.115 Ancho de ruta.

121.117 Aeródromos. Información requerida.

121.119 Información meteorológica.

121.121 Facilidades para la navegación en ruta.

121.123 Facilidades para el servicio y mantenimiento.

121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.

121.127 Requerimiento para el seguimiento de los vuelos.

SUBPARTE G – REQUERIMIENTOS DEL MANUAL

Sección

121.131 Aplicación.

121.133 Preparación.

121.135 Contenido.

121.137	Distribución y disponibilidad	121.241	Drenajes del sistema de aceite.
121.139	Requerimientos para disponer los manuales a bordo de las aeronaves: Operaciones suplementarias.	121.243	Líneas de venteo de los motores.
121.141	Manual de vuelo del avión.	121.245	Parallamas.
121.143	Responsabilidad ante la Autoridad Aeronáutica.	121.247	Construcción del parallamas.
SUBPARTE H – REQUERIMIENTOS DEL AVION			
Sección			
121.151	Aplicación	121.249	Capós.
121.153	Requerimientos generales del avión.	121.251	Tabique de la Sección de accesorios del motor.
121.154	Requerimientos especiales para aviones de matrícula extranjera.	121.253	Protección contra el fuego de la planta de poder.
121.155	Reservado.	121.255	Fluidos Inflamables.
121.157	Requerimientos de equipamiento y certificación de aviones.	121.257	Medios de corte del suministro.
121.159	Prohibición de aviones monomotores.	121.259	Líneas y conexiones.
121.161	Limitaciones de los aviones. Tipos de ruta.	121.261	Líneas de venteo y drenaje
121.163	Prueba de demostración de aviones.	121.263	Sistemas extintores de fuego
SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVION. LIMITACIONES DE OPERACION			
Sección			
121.171	Aplicación	121.265	Agentes extintores de fuego
121.173	Generalidades.	121.267	Alivio de presión en los contenedores de agentes extintores
121.175	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones de peso.	121.269	Temperatura de los compartimientos en que se encuentran los contenedores de agentes extintores
121.177	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el despegue.	121.271	Materiales del sistema extintor de Incendios
121.179	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta. Todos los motores operativos.	121.273	Sistemas detectores de fuego
121.181	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta. Un motor inoperativo.	121.275	Detectores de fuego.
121.183	Aviones certificados Parte 25, de cuatro o más motores. Propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.	121.277	Protección contra el fuego de otros componentes del avión.
121.185	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de destino.	121.279	Control de la rotación del motor.
121.187	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de alternativa.	121.281	Independencia del sistema de combustible.
121.189	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de despegue.	121.283	Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.
121.191	Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.	121.285	Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.
121.193	Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.	121.287	Transporte de carga en los compartimientos de carga.
121.195	Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones para el aterrizaje en aeródromo de destino.	121.289	Tren de aterrizaje. Dispositivo de aviso auditivo.
121.197	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de aterrizaje: aeródromo de alternativa.	121.291	Demostración de procedimientos de evacuación de emergencia.
121.198 a 121.205	Reservado.	SUBPARTE K - REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTO E INSTRUMENTOS	
121.207	Aviones provisoriamente certificados. Limitaciones de operación.	Sección	
SUBPARTE J – REQUERIMIENTOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD			
Sección			
121.211	Aplicación	121.301	Aplicación.
121.213	Requerimientos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.	121.303	Equipamientos e instrumentos del avión.
121.215	Interiores de cabina.	121.305	Equipamientos de navegación y vuelo.
121.217	Puertas internas.	121.306	Equipos electrónicos portátiles abordo.
121.219	Ventilación.	121.307	Instrumentos de motor.
121.221	Protección contra incendio.	121.308	Protección de fuego para lavatorio.
121.223	Pruebas de cumplimiento con la Sección 121.221.	121.309	Equipamiento de emergencia.
121.225	Fluido deshielador de hélice.	121.310	Equipamiento de emergencia adicional.
121.227	Distribución de las líneas de presión del sistema de alimentación cruzada (cross-feed)	121.311	Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombros.
121.229	Ubicación de los tanques de combustible.	121.312	Materiales para interiores de compartimientos
121.231	Conexiones y líneas del sistema de combustible.	121.313	Equipamiento diverso.
121.233	Líneas y conexiones de combustible en zonas con riesgo de fuego	121.314	Compartimiento de carga y equipaje.
121.235	Válvulas de combustible.	121.315	Procedimientos de chequeos de cabina de mando.
121.237	Líneas y conexiones de aceite en zonas con riesgo de fuego designadas.	121.316	Tanques de combustible.
121.239	Válvulas de aceite.	121.317	Información a los pasajeros.
		121.318	Sistema de comunicación con el pasajero.
		121.319	Sistema de intercomunicación de la tripulación.
		121.321	Transmisor de localización de emergencia. (ELT).
		121.323	Instrumentos y equipamientos para operaciones nocturnas.
		121.325	Instrumentos y equipamientos para operaciones bajo IFR.
		121.327	Oxígeno suplementario: aviones propulsados por motor alternativo.
		121.329	Oxígeno suplementario para subsistencia. Aviones propulsados por un motor de turbina.
		121.331	Requerimientos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: aviones propulsados por motor alternativo.

121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios; aviones potenciados a turbina con cabina presurizada.

121.335 Equipamientos estándares.

121.337 Equipamiento de protección para respiración.

121.339 Equipamientos de emergencias para operaciones prolongadas sobre espejos de agua.

121.340 Medios de flotación de emergencia.

121.341 Equipamiento para operaciones en condiciones de formación de hielo.

121.342 Sistema de indicación de calefacción del tubo pitot.

121.343 Registradores de vuelo. Grabaciones digitales (DFDR) para aeronaves de categoría transporte.

121.345 Equipamiento de radio.

121.347 Equipamiento de radio para operar bajo reglas VFR en rutas navegables por referencias.

121.349 Equipo de radio para operaciones por reglas IFR sobre rutas no navegadas por referencias o para operaciones IFR.

121.351 Reservado.

121.353 Equipamiento de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas; operaciones internacionales y suplementarias.

121.354 Reservado.

121.355 Equipamiento para operaciones en las cuales se usan medios de navegación especializados.

121.356 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS/TCAS).

121.357 Requerimientos del equipamiento de radar meteorológico de abordó.

121.358 Requerimientos de equipamiento del sistema de alarma de cortantes de vientos a baja altitud.

121.359 Grabador de Voces de Cabina.

121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra. (GPWS)

SUBPARTE L -MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

Sección

121.361 Aplicación.

121.363 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.

121.365 Organización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones.

121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e integridad estructural.

121.368 Inspección de aviones envejecidos y análisis de registros.

121.369 Requerimientos del manual.

121.370 Requisitos especiales para el programa de mantenimiento.

121.370a Inspecciones suplementarias

121.371 Personal de inspección requerido.

121.373 Análisis y vigilancia continúa.

121.375 Programa de instrucción de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

121.378 Requerimientos del certificado.

121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

121.380 Requerimientos del registro de mantenimiento.

121.380a Transferencia de registros de mantenimiento.

SUBPARTE M -REQUERIMIENTOS PARA LA TRIPULACION Y PERSONAL AERONAUTICO

Sección

121.381 Aplicación.

121.383 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos.

121.384 Uso de lentes correctivas

121.385 Composición de la tripulación de vuelo.

121.386 Radioperador

121.387 Técnico mecánico de vuelo.

121.389 Navegador de vuelo y equipos especiales de navegación.

121.391 Tripulantes de cabina de pasajeros.

121.393 Requerimiento de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.

121.395 Despachantes de aeronave. Operaciones internas e internacionales.

121.396 Obligaciones del Despachante de aeronaves

121.397 Emergencias. Asignación de tareas.

SUBPARTE N – PROGRAMA DE INSTRUCCION

121.400 Aplicación y términos usados.

121.401 Programa de instrucción – Generalidades.

121.402 Programas de instrucción. Normas especiales.

121.403 Programa de instrucción. Currícula.

121.404 Instrucción en gerenciamiento de los recursos (CRM).

121.405 Programa de instrucción. Revisiones. Aprobación inicial y final.

121.406 Reservado

121.407 Programa de instrucción. Aprobación de simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.

121.409 Cursos de instrucción utilizando simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.

121.411 Calificación del inspector reconocido e instructor.

121.412 Reservado.

121.413 Inspector reconocido: instrucción inicial.-Instructor de simulador: instrucción inicial y de transición. Inspector reconocido e instructor de vuelo: instrucción de vuelo inicial y de transición.

121.414 Reservado.

121.415 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos de instrucción.

121.417 Instrucción de emergencias para tripulantes.

121.418 Instrucción de diferencias. Tripulantes y despachantes de aeronave.

121.419 Pilotos y técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción en tierra, inicial y de transición.

121.420 Navegadores de vuelo. Instrucción en tierra inicial y de transición.

121.421 Tripulantes de cabina de pasajeros. Instrucción en tierra inicial y de transición.

121.422 Despachante de aeronaves. Instrucción en tierra inicial y de transición.

121.424 Pilotos. Instrucción de vuelo inicial, de transición y promoción.

121.425 Técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.

121.426 Navegadores de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.

121.426a Tripulante de cabina de pasajeros: instrucción de vuelo inicial.

121.427 Instrucción periódica.

SUBPARTE O – CALIFICACION DE LA TRIPULACION

Sección

121.431 Aplicación.

121.432 Generalidades.

121.433 Requerimientos de instrucción.

121.433a Requerimientos de capacitación para el manipuleo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

121.434 Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades.

121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.

121.438 Pilotos. Limitaciones operativas.

121.439 Calificación de pilotos: experiencia reciente.

121.440 Controles de ruta.

121.441 Control de idoneidad.

121.443 Requisitos para piloto al mando. Calificación en ruta y aeródromos.

121.445 Piloto al mando: calificación en áreas y aeródromos especiales.

121.447 Reservado.

121.453 Técnico mecánico de vuelo. Calificaciones.

121.455 Reservado.

121.457 Reservado.

SUBPARTE P – CALIFICACION Y LIMITACIONES DEL TIEMPO MAXIMO DE SERVICIO DE LOS DESPACHANTES DE AERONAVES EN OPERACIONES INTERNAS, INTERNACIONALES Y SUPLEMENTARIAS.

Sección

121.461 Aplicación

121.463 Calificación de despachantes de aeronaves.

121.465 Limitaciones de tiempo de servicio. Operaciones internas e internacionales.

SUBPARTE Q – LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTO DE DESCANSO, OPERACIONES INTERNAS.

Sección

- 121.470 Aplicación.
121.471 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

SUBPARTE R – LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO, OPERACIONES INTERNACIONALES

Sección

- 121.480 Aplicación.
121.481 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

SUBPARTE S – LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO, OPERACIONES SUPLEMENTARIAS.

Sección

- 121.500 Aplicación
121.501 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

SUBPARTE T – OPERACIONES DE VUELO

Sección

- 121.531 Aplicación
121.532 Composición de la tripulación.
121.533 Responsabilidad del Control Operacional: Operaciones internas.
121.535 Responsabilidad del Control Operacional: Operaciones internacionales.
121.537 Responsabilidad del Control Operacional: Operaciones suplementarias.
121.538 Seguridad de los aviones.
121.539 Información relacionada con las operaciones.
121.539a Utilización de aeródromos habilitados.
121.540 Deficiencias de instalaciones y servicios.
121.541 Programación de vuelo. Operaciones internas e internacionales.
121.542 Tareas de la tripulación de vuelo.
121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.
121.545 Operación de los controles de vuelo.
121.547 Admisión a la cabina de vuelo.
121.548 Credencial de inspector de seguridad. Admisión en la cabina de vuelo.
121.549 Equipamiento de vuelo.
121.550 Micrófonos.
121.551 Restricción o suspensión de una operación aérea: Operaciones internas e internacionales.
121.553 Restricción o suspensión de una operación aérea: Operaciones suplementarias.
121.555 Cumplimiento de las rutas aprobadas y sus limitaciones. Operaciones internas e internacionales.
121.557 Emergencias: Operaciones internas e internacionales.
121.559 Emergencias: Operaciones suplementarias.
121.561 Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades sobre ayudas terrestres a la navegación.
121.563 Informe sobre irregularidades mecánicas.
121.565 Informe sobre aterrizaje con un motor inoperativo.
121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizajes.
121.569 Intercambio de equipos: Operaciones internas o internacionales.
121.570 Capacidad de evacuación de emergencia de la aeronave.
121.571 Instrucciones a los pasajeros previo al despegue.
121.573 Instrucciones a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua.
121.574 Oxígeno para uso medicinal de pasajeros.
121.575 Bebidas alcohólicas.
121.576 Amarre de elementos en cabina de tripulantes y pasajeros.
121.577 Estiba y amarre para los equipos de servicios de comidas y bebidas, durante el movimiento del avión en superficie, despegue y aterrizaje.
121.578 Concentración de ozono en la cabina.
121.579 Mínima altura para uso del piloto automático.
121.580 Prohibición de interferencia con los tripulantes.

- 121.581 Asiento del observador: Inspecciones de ruta.
121.583 Transporte de personas sin cumplimentar las exigencias establecidas para los pasajeros.
121.585 Asientos en salidas de emergencia.
121.586 Autoridad para negarse al transporte de personas.
121.587 Cierre y trabado de la puerta de acceso a la cabina de vuelo.
121.589 Transporte de equipajes.
121.590 Reabastecimiento de combustible con pasajeros abordo.
121.590a Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha.

SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACION DE VUELOS

Sección

- 121.591 Aplicación
121.593 Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internas.
121.595 Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internacionales.
121.597 Autoridad para liberación de vuelos. Operaciones suplementarias.
121.599 Familiarización con las condiciones meteorológicas.
121.601 Despachante de aeronave, información al piloto al mando. Operaciones internas e internacionales.
121.603 Facilidades y servicios. Operaciones suplementarias.
121.605 Equipamiento del avión.
121.607 Facilidades para las comunicaciones y navegación. Operaciones internas e internacionales.
121.609 Facilidades para las comunicaciones y navegación. Operaciones suplementarias.
121.611 Despacho o liberación del vuelo bajo condiciones VFR.
121.613 Despacho o liberación del vuelo bajo condiciones IFR.
121.615 Despacho o liberación de vuelo sobre grandes extensiones de agua. Operaciones internacionales y suplementarias.
121.617 Aeródromos de alternativa de despegue.
121.619 Aeródromo de alternativa de destino. IFR: Operaciones internas.
121.621 Aeródromo de alternativa de destino: Operaciones internacionales.
121.623 Aeródromo de alternativa de destino. IFR: operaciones suplementarias.
121.625 Mínimos meteorológicos para el aeropuerto de alternativa.
121.627 Continuación del vuelo en condiciones inseguras.
121.628 Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629 Operaciones en condiciones de formación de hielo.
121.631 Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo.
121.633 Reservado.
121.635 Despacho hacia o desde aeródromos de reabastecimiento de combustible o provisionales: Operaciones internas e internacionales.
121.637 Despegues desde aeródromos no previstos y de alternativa. Operaciones internas e internacionales.
121.639 Abastecimiento de combustible. Todas las operaciones internas.
121.641 Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones internacionales.
121.643 Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones suplementarias.
121.645 Abastecimiento de combustible. Aviones potenciados a turbina, no turbohélice. Operaciones internacionales y suplementarias.
121.647 Factores para computar el combustible mínimo requerido.
121.649 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje VFR. Operaciones internas.
121.651 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje IFR. Todos los Explotadores aéreos.
121.652 Mínimos meteorológicos para el aterrizaje: IFR. Todos los Explotadores aéreos.
121.653 Reservado.
121.655 Aplicación de los reportes de mínimos meteorológicos.
121.657 Reglas aplicables a las altitudes de vuelo.
121.659 Altitud para la aproximación inicial. Operaciones internas y suplementarias.
121.661 Altitud para aproximación inicial. Operaciones internacionales.

- 121.663 Responsabilidad para el despacho de un vuelo. Operaciones internas e internacionales.
- 121.665 Manifiesto de carga.
- 121.667 Planes de vuelo: VFR e IFR. Operaciones suplementarias.
- 121.669 Ascenso y descenso de los pasajeros con un motor en marcha.

SUBPARTE V – REGISTROS, REPORTES Y DOCUMENTACION

Sección

- 121.681 Aplicación
- 121.683 Registro de tripulantes y Despachantes de aeronaves.
- 121.685 Registros de los aviones: Operaciones internas e internacionales.
- 121.687 Emisión del despacho del vuelo. Operaciones internas e internacionales.
- 121.688 Registro de combustible y lubricantes.
- 121.689 Liberación del vuelo. Operaciones suplementarias.
- 121.691 Reservado.
- 121.693 Manifiesto de carga. Todos los explotadores
- 121.695 Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones internas e internacionales.
- 121.697 Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones suplementarias.
- 121.698 Reservado.
- 121.699 Reservado.
- 121.701 Registro Técnico de Vuelo: Aviones.
- 121.702 Libro de abordó.
- 121.702a Registro de novedades de abordó.
- 121.703 Reportes de confiabilidad mecánica.
- 121.705 Reportes resumidos de interrupción mecánica.
- 121.707 Reportes de reparaciones, alteraciones.
- 121.708 Reporte resumido de actividad mensual de la flota.
- 121.708a Reporte mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento.
- 121.709 Liberación de aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo del Avión.
- 121.711 Registros de comunicaciones. Operaciones internas e internacionales.
- 121.712 Registro de radiación.
- 121.713 Conservación de contratos y sus enmiendas. Explotadores aéreos.
- 121.715 Registros de emergencias médicas en vuelo.
- 121.717 Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo.
- 121.719 Documentación requerida en base principal y escalas.

SUBPARTE W - CALIFICACION DE TRIPULANTES: VUELOS

Sección

- 121.721 Aplicación.
- 121.723 Calificación.

SUBPARTE X – EQUIPO DE EMERGENCIA MEDICA E INSTRUCCION DE TRIPULACIONES

Sección

- 121.801 Aplicación
- 121.803 Equipamiento para emergencias sanitarias
- 121.805 Instrucción a los tripulantes sobre eventos médicos en vuelo.

APENDICES Y ANEXOS

APENDICE A - EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS

APENDICE B - ESPECIFICACIONES DE REGISTRO DE VUELO DE AVIONES

APENDICE C - RESERVADO

APENDICE D - CRITERIOS PARA LA DEMOSTRACION DE LA EVACUACION DE EMERGENCIA DE ACUERDO CON 121.291

APENDICE E- EXIGENCIAS PARA INSTRUCCION DE VUELO

APENDICE F – EXIGENCIAS PARA LA INSPECCION – CONTROL DE EFICIENCIA

APENDICE G – RADAR – DOPPLER Y SISTEMA DE NAVEGACION INERCIAL (INS) REQUERIMIENTO PARA EVALUACION; EQUIPO E INSTALACION DEL EQUIPO; PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO, PRECISION Y CONFIABILIDAD DEL EQUIPO; PROGRAMA DE EVALUACION.

APENDICE H – SIMULACION AVANZADA.

APENDICE I - RESERVADO

APENDICE J – RESERVADO

APENDICE L – RESERVADO

APENDICE M - RESERVADO

APENDICE N – OBJETIVOS DEL MDS

ANEXO 1: SEGURIDAD

ANEXO 2: GUIA PARA LA CONFECCION DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE)

ANEXO 3: REQUISITOS PARA EL PERSONAL SIN LICENCIAS O CERTIFICADOS DE COMPETENCIA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PROLOGO

Este documento tiene el propósito de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el Estado Nacional, en virtud de su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) que fuese ratificado por Ley 13.891; reuniendo en un cuerpo normativo los Reglamentos y Normas que regulan la aeronáutica civil comercial y no comercial de la República Argentina a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil nacional e internacional.

AUTORIDADES DE APLICACION

(a) A los fines establecidos en las presentes regulaciones, se entenderá como Autoridad de Aplicación al Comando de Regiones Aéreas, quien actuará conforme atribuciones conferidas por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

(b) Los siguientes Organos, dependientes del Comando de Regiones Aéreas, actuarán en carácter de Autoridad Aeronáutica Competente en sus respectivas áreas de responsabilidad:

(1) Dirección Nacional de Aeronavegabilidad: En lo relacionado con las aeronaves civiles nacionales y extranjeras, sus partes, los Talleres y Fábricas de material aeronáutico, la administración del Registro Nacional de Aeronaves y de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(2) Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas: En todo lo relacionado con la Habilitación, Certificación y Fiscalización de las operaciones de los explotadores de servicios de Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo, como así también lo que tienda al desarrollo de las Entidades Aerodeportivas y de la Aviación General; el otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencias en funciones aeronáuticas civiles y Programas de Instrucción; la Certificación de Escuelas de Vuelo, Paracaidismo, Simuladores de Aeronave y Centros de Instrucción respectivos.

(3) Dirección de Tránsito Aéreo: En todo lo relacionado con la planificación de los servicios de tránsito aéreo necesarios; la coordinación y fiscalización de la utilización del espacio y la circulación aérea; la habilitación y certificación de aeródromos y helipuertos, fijando los requisitos para los mismos; la edición, distribución y venta de publicaciones de información aeronáutica; la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(4) Dirección de Comunicaciones: Todo lo relacionado con la racionalización y administración de los sistemas de comunicaciones y electrónica, estableciendo las normas y procedimientos de operación de los mismos; la verificación, operación y supervisión de los sistemas de telecomunicaciones y radio ayudas; y la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(c) Respecto del Régimen de Faltas Aeronáuticas, los Organos con competencia en el procedimiento de comprobación y juzgamiento, son los determinados por la Resolución 710/83 (JEMGFA).

(d) Aquellos casos no reglados que pudieran afectar el normal desarrollo de la actividad aérea, deberán ser propuestos a consideración de la Autoridad Aeronáutica Competente quien, sobre la base de la equidad y considerando en el caso concreto las causales de fuerza mayor o estado de necesidad, evaluará los argumentos para determinar los intereses de mayor valía.

2. OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO / EXPLOTADOR / OPERADOR Y SUS EMPLEADOS.

(a) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con lo establecido en estas Regulaciones deberá mientras opera en jurisdicción nacional o en los espacios aéreos que se encuentren bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina, cumplir con las disposiciones del Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias. Cuando opere fuera de la jurisdicción nacional, además, deberá observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que realice operaciones aéreas.

(b) El Código Aeronáutico denomina Explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el Explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

(c) Ningún Explotador utilizará a una persona ni persona alguna se desempeñará como miembro de la tripulación de una aeronave o desempeñará una función aeronáutica en superficie a menos que acredite tener una certificación de idoneidad correspondiente a la función de que se trate, otorgada por la Autoridad Aeronáutica Competente de acuerdo con los términos de estas Regulaciones.

(d) El Explotador, o el Representante por él designado para el control de las operaciones, deberá controlar y asegurar el cumplimiento de la Normativa en todo lo relacionado con la operación aérea de sus aeronaves (la programación y control de vuelos, de tripulaciones y despachantes, el cumplimiento de los tiempos máximos de servicio, de vuelo y mínimos de descanso, la instrucción y el entrenamiento, los controles que deben efectuar a tripulantes; y todo aquello que la reglamentación así lo exija). Asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo y se cerciorará de que los Comandantes de las aeronaves de su empresa o propiedad, dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área a sobrevolar.

(e) El explotador se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescriptos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. Cerciorándose además que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones.

(f) Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. De no existir tal designación se presume que el piloto al mando es el comandante.

(g) El Comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar

(h) El Explotador se asegurará que:

1) El Certificado de Aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves utilizadas mantengan su validez de acuerdo con las autorizaciones conferidas.

2) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto, se encuentre en estado de funcionamiento.

(i) Ninguna persona explotará una aeronave a menos que su mantenimiento y el retorno al servicio de la misma sean realizados por un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente y conforme a estas Regulaciones.

(j) Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión exigiere tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos locales, el comandante de la aeronave notificará sin demora, este hecho, a la Autoridad Aeronáutica Competente. Si esta exigencia también la impusiere otro Estado, el comandante de la aeronave presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado y la copia del mismo se presentará ante el Estado del Explotador. Tales informes deberán ser presentados tan pronto como sea posible o en un plazo no superior a los diez días de ocurrido el hecho.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

DEFINICIONES

Aceptar: Examinar un documento que no requiere aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica competente, visándolo para darle validez.

Aeródromo: Area definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse un avión cuando fuera imposible o no fuese aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes aeródromos de alternativa:

Aeródromo de alternativa post despegue: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar un avión si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de despegue.

Aeródromo de alternativa en ruta: Aeródromo en el que podría aterrizar un avión si esta experimentara condiciones de vuelo no normales o de emergencia en ruta.

Aeródromo de alternativa de destino: Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse un avión si fuera imposible o no aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS: Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina en caso de tener un motor inoperativo o si experimentara otras condiciones anormales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

Nota: El aeródromo del que despegue un vuelo puede ser también aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Alcance visual en la pista (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de un avión que se encuentra sobre el eje de la pista puede ver las señales de superficie de la pista, o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH): Altitud o altura especificada en la aproximación de precisión o en la aproximación con guía vertical, a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

NOTA 1: - Para la altitud de decisión (DA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de decisión (DH) la elevación del umbral de pista.

NOTA 2: - La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En operaciones de Categoría III con altura de decisión, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y operación particulares.

NOTA 3: - Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente como "Altitud/Altura de decisión" y abreviarse en la forma "DA/DH".

Análisis de datos de vuelo: Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH). La altitud más baja (OCA) o la altura más baja (OCH) por encima de la elevación del aeródromo o por encima de la elevación del umbral de pista pertinente según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

NOTA 1: - Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos la elevación del umbral, si este estuviera a más de 2 metros (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del terreno.

NOTA 2: - Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente como "altitud/altura de franqueamiento de obstáculos" y abreviarse en la forma "OCA/OCH."

Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH): Altitud o altura especificada en una aproximación que no sea de precisión o en circuito por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

NOTA 1: - Para la altitud mínima de descenso (MDA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura mínima (MDH) la elevación del aeródromo o la elevación del umbral si este estuviera a más de 2 metros (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuitos se toma como referencia la elevación del aeródromo.

NOTA 2: - La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

NOTA 3: - Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente como "altitud/altura mínima de descenso" y abreviarse en la forma "MDA/MDH"

Altitud de presión: Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

Aprobar: Prestar conformidad a un documento por parte de la Autoridad Aeronáutica competente.

Area estéril: Comprende un área hacia la cual el acceso es controlado mediante la inspección de las personas y sus pertenencias de acuerdo con un programa de seguridad.

Avión (aeroplano): Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión anfibia: Avión que puede despegar o posarse tanto en tierra, en una plataforma firme como también en el agua.

Certificado de Explotador de transporte aéreo: Certificado por el que se autoriza a un Explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial

Comandante de aeronave (piloto al mando): Piloto designado por el Explotador o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

NOTA: Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de Comandante. Su designación corresponde al Explotador, de quien será representante (Artículo 79 Código Aeronáutico). En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de Comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo (Artículo 80 del Código Aeronáutico).

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

NOTA: Los mínimos especificados figuran en la Parte 91 de estas Regulaciones.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

NOTA: Los mínimos especificados figuran en la Parte 91 de estas Regulaciones.

Control de operaciones: La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

Copiloto: Piloto titular de licencia que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Despachante de aeronave: Titular de licencia aeronáutica que presta servicios como personal calificado para el despacho de aeronaves.

Entrenador sintético de vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

(a) Simulador de vuelo: Proporciona representación exacta de la cabina de pilotaje de un tipo particular de aeronave hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones, sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de abordó, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronaves.

(b) Entrenador para procedimientos de vuelo: Reproduce con toda fidelidad el medio ambiente de la cabina de pilotaje y simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos etc., de abordó y las características de vuelo de una clase determinada.

(c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos: Equipado con los instrumentos apropiados, simula el medio ambiente de la cabina de pilotaje de una aeronave en vuelo en condiciones de vuelo por instrumentos.

Equivalente al nivel del mar: Referido a las condiciones de 25° centígrados y a una presión de 760 milímetros de mercurio

Estado del Explotador: Estado en el que está ubicado el asiento principal de los negocios del Explotador o en su defecto la residencia permanente del mismo.

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

NOTA: En caso de matrícula de aeronave de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago corresponden al estado de matrícula. Véase al respecto la resolución del Consejo, del 14 de diciembre de 1967, sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación (Doc. 8722).

Explotador: Se denomina Explotador de un avión a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro (Art. 65 y 66 del Código Aeronáutico). El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves (Código Aeronáutico).

Hidroavión: Aeronave que normalmente sólo es apta para despegar en el agua o para posarse en ella.

Lista de Desviaciones de Configuración (CDL): Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de las performances.

Lista Maestra de Equipamiento Mínimo (MMEL): Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

Lista de Equipamiento Mínimo (MEL): Lista de equipamiento que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona y que ha sido preparada por el Explotador de conformidad con la MMEL, establecida para el tipo de aeronave, o de acuerdo con criterios más restrictivos.

Manual de operaciones del Explotador (MOE): Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

Manual de operación del avión (Operation Manual): Manual aceptable para el Estado del Explotador, que contiene procedimientos, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalle de los sistemas del avión y otros textos pertinentes a la operación del mismo.

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente.

Mínimos de utilización de aeródromo: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

(a) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista y/o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

(b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DH/DA).

(c) El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/MDH) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Nivel de crucero: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil matutino y el comienzo del crepúsculo civil matutino o de cualquier otro período entre la puesta y salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

NOTA: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halla a 6º grados por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se encuentra 6º grados por debajo del horizonte.

Operación de aproximación y aterrizaje por instrumentos: Las operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

(a) Operación de aproximación y aterrizaje de no precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que no utiliza guía electrónica de trayectoria de planeo.

(b) Operación de aproximación y aterrizaje de precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión en azimut y de trayectoria de planeo con mínimos determinados por la categoría de la operación.

Operaciones especiales: Son aquellas operaciones que requieren una habilitación especial, tal es el caso de CAT II/III o una autorización especial (MNPS, RVSM, ETOPS, RNP, RNAV, etc).

Categoría de las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión:

Operación de ILS Categoría I (CAT I): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200ft) y con una visibilidad no inferior a 800 m o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

Operación de ILS Categoría II (CAT II): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

Operación de ILS Categoría III (CAT III): Se subdivide en:

Categoría III A (CAT III A): Aproximación y aterrizaje de precisión:

(a) Hasta un altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y;

(b) Con un alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 200 m.

Categoría III B (CAT III B): Aproximación y aterrizaje de precisión:

(a) Hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft) o sin limitación de altura de decisión y;

(b) Con un alcance visual en la pista (RVR) inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.

Categoría III C (CAT III C): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

NOTA – Cuando los valores de altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (Ejemplo: una operación con una DH correspondiente a la CAT III A pero con RVR de la CAT III B, se considerará operación de la CAT III B, y una operación con una DH correspondiente a la CAT II pero con RVR CAT I, se considerará operación de la CAT II).

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de un avión que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Performance de navegación requerida (RNP): Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

Nota – La performance y los requisitos se definen para un tipo o aplicación de RNP en particular.

Período de descanso: Todo período de tiempo en tierra durante el cual el Explotador releva de todo servicio a un miembro de la tripulación.

Piloto: Persona que ha cumplido con los requisitos que se exigen para la operación de aeronaves que posee la licencia de vuelo respectiva.

Piloto al mando: Piloto designado por el Explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto segundo al mando: Piloto titular de la licencia de piloto TLA que integra una tripulación de tres o más pilotos y cuya función es relevar al piloto al mando en los casos previstos en estas regulaciones.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

Plan operacional de vuelo: Plan del Explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance de la aeronave, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Principios relativos a factores humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre el componente humano y los de otro tipo que integren el sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Recalificación: Instrucción requerida por tripulantes y despachantes, previamente instruidos y habilitados, pero que han quedado inhabilitados por no haber cumplido en oportunidad la instrucción periódica requerida en 121.427, o el examen de idoneidad requerido en 121.441.

Reflectancia es la relación entre el flujo luminoso reflejado por un cuerpo, y el flujo luminoso que dicho cuerpo recibe.

Registro técnico de vuelo (RTV). Libro donde se registran las novedades técnicas de la aeronave comprobadas por el piloto al mando, como así también las medidas correctivas tomadas por la organización técnica del Explotador para solucionarlas.

Segmento de vuelo Tiempo de vuelo programado entre dos aeródromos sin paradas intermedias

Servicio de escala: Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeródromo y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

Sustancias psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, canabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína y otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

Tiempo de servicio: Período durante el cual un miembro de la tripulación está a disposición del Explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio quedan incluidos el tiempo de servicio en vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de simulador o estudios realizados por encargo del Explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.

Tiempo de servicio de vuelo: Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos hasta media hora después de finalizado el o los mismos.

Tiempo de vuelo: Tiempo total transcurrido desde el momento en que el avión empieza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

NOTA - Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo entre “calza y calza” o “entre calzas” de uso general, que se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse por su propia fuerza con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Tipo de RNP: Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas náuticas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán el 95% del tiempo de vuelo como mínimo. Ejemplo: RPN 4 representa una precisión de +/- 7,4 kilómetros (4NM) basándose en una retención del 95%.

Transmisor de localización de emergencia (ELT): Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede en caso de accidente, funcionar automáticamente o bien ser activado manualmente.

Tripulante de cabina de pasajeros (TCP): Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el Explotador o el piloto al mando, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

Tripulante de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de un avión durante el tiempo de servicio de vuelo.

Tripulación: Persona o conjunto de personas a quien el Explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de servicio de vuelo.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sección

121.1 Aplicación.

121.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

121.4 Reservado.

121.9 Operaciones de aviones que tengan una configuración y una capacidad de pasajeros de 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de 3400 kg. o menos

121.11 Regulaciones aplicables a operaciones en un país extranjero.

121.13 Programa de Prevención de accidente y Seguridad de Vuelo.

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.

121.1 Aplicación.

Esta Parte establece las normas que regulan a:

(a) Las operaciones internas, internacionales y suplementarias de toda persona que posea o se le requiera que posea un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos según la Parte 119 de esta Regulación.

(b) Toda persona empleada o contratada por el Explotador que lleve a cabo operaciones según esta Parte, las cuales incluyan mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de la aeronave.

(c) Toda persona que esté a bordo de una aeronave que se opere según esta Parte.

(d) Toda persona que desee obtener un CESA (Certificado de Explotador de Servicios Aéreos) según RAAC Parte 119, cuando se realicen las pruebas de verificación para su certificación.

121.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

(a) Aclárese que ninguna norma de esta Parte impedirá que la Autoridad Aeronáutica Argentina, previo un acuerdo celebrado entre el Estado Nacional y otro Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), pueda transferir todas o parte de las funciones y obligaciones que posee como Estado de matrícula respecto de sus aeronaves nacionales en función de lo determinado por el Artículo 31 del Convenio Internacional citado, cuando dichas aeronaves sean explotadas de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento, intercambio o cualquier arreglo similar que se hubiera celebrado con un Explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en ese otro Estado contratante, de conformidad con lo previsto por el Artículo 83 bis del citado Convenio Internacional.

121.4 Reservado.

121.9 Operaciones de aviones que tengan una configuración y una capacidad de pasajeros de 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de 3400 kg. o menos

Ninguna persona puede llevar a cabo operaciones con un avión que tenga una configuración máxima de 30 asientos de pasajeros o menos, excluyendo el asiento del piloto, y una capacidad máxima de carga paga de 3400 kg. o menos, a menos que dichas operaciones se realicen de acuerdo con el RAAC parte 135, excepto las secciones 135.5, 135.17, 135.27, 135.29, 135.31, 135.35, 135.37, 135.39; y las especificaciones de operación apropiadas en lugar de las subpartes desde la E hasta la V de esta parte. Sin embargo, el titular de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo emitido según esta parte, puede mantener sus aviones operados bajo la RAAC Parte 135, de acuerdo con un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada que cumpla con la subparte L de esta parte y las especificaciones de operación emitidas para éste bajo esta Parte. Las especificaciones de operación emitidas según ésta sección contienen las limitaciones y los requerimientos operativos que la Autoridad Aeronáutica considera necesarios.

121.11 Regulaciones aplicables a operaciones en un país extranjero.

(a) Todo Explotador mientras opere un avión fuera de la República Argentina, deberá cumplir con los Regulaciones de cualquier país extranjero y con cualquier regla de esta Parte, Parte 61 y Parte 91 que sea más restrictiva que las Regulaciones de los países citados.

121.13 Programa de Prevención de accidente y Seguridad de vuelo

El Explotador es el responsable de velar por la seguridad operacional dentro de su empresa, asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo.

121.15 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.

(a) La participación de una aeronave de un explotador que opere bajo esta Parte, ya sea de propiedad suya o alquilada, en alguna operación que infringe la Parte 91, Sección 19 (a) de esta Regulación, es fundamento para suspender o revocar el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE B – RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE C – RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE D – RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE E - APROBACION DE RUTAS, OPERACIONES INTERNAS O INTERNACIONALES.

Sección

121.91 Aplicación.

121.93 Requerimientos de rutas: generalidades.

121.94 Operaciones en espacios aéreos que requieren certificación especial.

121.95 Ancho de ruta.

121.97 Aeropuertos. Información requerida.

121.99 Facilidades para las comunicaciones.

121.101 Facilidades para la información meteorológica.

121.103 Facilidades para la navegación en ruta.

121.105 Medios para el servicio y mantenimiento.

121.107 Oficinas o Centros de despacho.

121.91 Aplicación

(a) Esta Subparte determina los requerimientos para obtener la aprobación de áreas y rutas, para Explotadores que conduce operaciones internas e internacionales.

121.93 Requerimientos de rutas: Generalidades.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales, para obtener la aprobación de una ruta deberá demostrar:

(1) Que es capaz de conducir satisfactoriamente las operaciones programadas entre cada uno de los aeródromos previstos, en forma regular, como alternativa o para recarga de combustible, sobre dicha ruta o segmento de la misma; y

(2) Que los medios y los servicios requeridos en los párrafos desde 121.97 hasta 121.107, están disponibles y son adecuados para la operación prevista.

La Autoridad Aeronáutica aprobará una ruta fuera de espacio aéreo controlado si determina que la densidad de tránsito es tal que la operación propuesta, puede realizarse con un nivel adecuado de seguridad.

(b) Los requerimientos del párrafo (a) no requieren un vuelo de comprobación sobre una ruta o segmento de la misma si, a criterio de la Autoridad Aeronáutica, el Explotador demuestra que ese vuelo no es esencial a la seguridad de la operación considerando la disponibilidad y categoría de los aeródromos, iluminación, mantenimiento, comunicaciones y ayudas para la navegación, recarga de combustible y la habilidad e idoneidad del personal que será utilizado para la ejecución de la operación propuesta.

121.94 Operaciones en espacios aéreos que requieren certificación especial.

(a) En aquellas operaciones que se realicen con aviones con dos grupos motor propulsores en espacios aéreos que requieran una certificación especial, se procederá de acuerdo con lo prescripto por la Autoridad Aeronáutica para cada caso.

121.95 Ancho de ruta

(a) Las rutas y los segmentos de ruta aprobados sobre aerovías en jurisdicción nacional o en el extranjero o rutas con Servicio Asesor, tendrán el ancho previsto para tales aerovías o rutas. Cuando la Autoridad Aeronáutica considere necesario modificar el ancho de ciertas rutas solicitadas, serán considerados los siguientes aspectos:

(1) Separación del terreno.

(2) Altitud mínima en ruta.

(3) Las ayudas terrestres y de a bordo para la navegación.

(4) Densidad del tránsito aéreo.

(5) Procedimientos ATC.

(b) Las rutas aprobadas con ancho especial u otras rutas aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, deben ser incluidas en las Especificaciones de Operación del Explotador.

121.97 Aeropuertos. Información requerida.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar que cada ruta sometida a aprobación tiene suficientes aeródromos, adecuadamente equipados y preparados para la operación propuesta, considerando aspectos tales como tamaño, superficie, obstrucciones, facilidades, protección al público, iluminación, ayudas a la navegación, comunicaciones y control ATC.

(b) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar que posee un sistema aprobado para obtener, mantener actualizada y distribuir la información aeronáutica necesaria para su personal, referente a cada aeródromo que utiliza a los efectos de asegurar la operación en dicho aeródromo. La información requerida debe incluir como mínimo:

(1) Aeródromos:

(i) Facilidades.

(ii) Protección al público.

(iii) Ayudas a la navegación y comunicaciones.

(iv) Construcciones que afectan los despegues, aterrizajes u operaciones en tierra.

(v) Facilidades de tránsito aéreo.

(2) Pistas, zona libre y zona de parada.

(i) Dimensiones.

(ii) Superficies.

(iii) Sistemas de señalización e iluminación.

(iv) Elevación y gradiente.

(3) Desplazamientos de umbrales.

- (i) Lugar.
- (ii) Dimensiones.
- (iii) Despegue o aterrizaje o ambos.
- (4) Obstáculos.
- (i) Aquellos que afecten los cálculos de despegues y aterrizajes, previstos en la Subparte I de estas Regulaciones.
- (ii) Otros obstáculos relevantes.
- (5) Procedimientos de vuelo por instrumentos.
- (i) Procedimientos de salida.
- (ii) Procedimientos de aproximación
- (iii) Procedimientos de aproximación frustrada.
- (6) Información especial.
- (i) Equipos de medición de visibilidad en pista (RVR).
- (ii) Vientos prevalecientes en condiciones de baja visibilidad.

(c) Si la Autoridad Aeronáutica considera que el Explotador debe realizar modificaciones al sistema aprobado para la obtención, actualización, y distribución de la información aeronáutica necesaria para la operación segura de sus aviones, se lo hará saber por escrito y el Explotador deberá efectuar las modificaciones señaladas. No obstante lo expresado, el Explotador dispondrá de treinta (30) días para efectuar una petición de reconsideración. Esta solicitud, dejará en suspenso el plazo de cumplimiento de la modificación, hasta tanto la Autoridad Aeronáutica se expida nuevamente. No obstante lo expresado, si la Autoridad Aeronáutica determina ante una situación de emergencia, que es requerida una acción inmediata en interés de la seguridad del transporte aéreo, podrá disponer que la modificación tenga vigencia inmediata.

121.99 Facilidades para las comunicaciones.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar que dispone de un sistema de comunicaciones en ambos sentidos, aprobado por la Autoridad Aeronáutica instalado en los lugares necesarios para asegurar enlaces rápidos, seguros y confiables, en condiciones normales de operación, a lo largo de toda la ruta, entre cada avión y la correspondiente oficina o centro de despacho y entre cada avión y los controles de tránsito aéreo que corresponda. En todos los casos el sistema de comunicaciones entre cada avión y la oficina de despacho deberá ser independiente del sistema de control del tránsito aéreo.

121.101 Facilidades para la información meteorológica.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales, deberá demostrar que a lo largo de la ruta autorizada se dispone de suficientes servicios de información meteorológica, de manera tal de asegurar la información meteorológica y los pronósticos necesarios para la operación de los aviones.

(b) Excepto lo determinado en el párrafo (d) de esta Sección, ningún Explotador que conduce operaciones internas o internacionales puede utilizar información o pronósticos meteorológicos para el control de sus vuelos, a menos que estos sean proporcionados:

(1) Para vuelos en el interior del país, por las oficinas correspondientes del Servicio Meteorológico Nacional u otras fuentes aprobadas por el mismo.

(2) Para operaciones realizadas en el exterior, por oficinas aprobadas por la Autoridad Aeronáutica del país sobrevolado.

(c) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales que utilice pronósticos para el control de movimientos de los vuelos, debe utilizar pronósticos preparados sobre información meteorológica especificada en párrafo (b) de esta Sección o de alguna fuente aprobada bajo el sistema adoptado siguiendo el párrafo (d) de esta Sección.

(d) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales debe adoptar y poner en uso un sistema aprobado para obtener pronósticos y reportes de fenómenos meteorológicos adversos tales como, turbulencia en aire claro, tormentas y cortantes de viento a baja altitud, etc., que puedan afectar la seguridad del vuelo en cada ruta que deba ser volada y en cada aeródromo que deba ser utilizado.

121.103 Facilidades para la navegación en ruta.

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección, cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar para cada ruta propuesta, que ayudas terrestres no visuales, están:

(1) Disponibles a lo largo de la ruta para la navegación de los aviones de acuerdo con el grado de precisión requerido por los controles de tránsito aéreo, y

(2) Ubicadas para permitir la navegación hacia cualquiera de los aeródromos regulares, de reabastecimiento o de alternativa, con la precisión requerida por el tipo de operación propuesta.

Excepto para aquellas ayudas exigidas para las rutas hacia los aeródromos de alternativa, las ayudas no visuales requeridas para la aprobación de rutas fuera de espacios aéreos controlados, deberán ser establecidas en las Especificaciones de Operación del Explotador.

(b) Las ayudas radioeléctricas para la navegación, no son requeridas para:

(1) Operaciones diurnas, realizadas de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR), que el Explotador aéreo demuestre que puede ejecutar con seguridad utilizando las referencias visuales del terreno;

(2) Reservado.

(3) Operaciones en segmentos de ruta donde la navegación astronómica u otros medios de navegación sean aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

121.105 Facilidades para el servicio y mantenimiento

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar que tiene disponible, cuando sea necesario, personal competente, instalaciones y equipamientos adecuados (incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales), en aquellos puntos a lo largo de la ruta aérea que explote, para un adecuado servicio, mantenimiento y mantenimiento preventivo del avión y equipamiento auxiliar.

121.107 Oficinas o Centros de despacho.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá demostrar que dispone de las necesarias oficinas o centros de despacho aptos para las operaciones que deben ser conducidas, y que los mismos se encuentran ubicados de manera tal que aseguren un adecuado control operacional de cada vuelo.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE F - APROBACION DE AREAS Y RUTAS, OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

Sección

- 121.111 Aplicación.
- 121.113 Requerimiento para áreas y rutas - Generalidades.
- 121.115 Ancho de ruta.
- 121.117 Aeródromos. Información requerida.
- 121.119 Información meteorológica.
- 121.121 Facilidades para la navegación en ruta.
- 121.123 Facilidades para el servicio y mantenimiento.
- 121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.
- 121.127 Requerimiento para el seguimiento de los vuelos.
- 121.111 Aplicación

(a) Esta Subparte determina los requerimientos para obtener la aprobación de áreas y rutas, para Explotadores aéreos suplementarios.

121.113 Requerimientos para áreas y rutas. Generalidades

(a) Cada Explotador aéreo suplementario que solicite aprobación de áreas o rutas deberá demostrar:

(1) Que es capaz de conducir las operaciones dentro de la jurisdicción nacional de acuerdo con las exigencias establecidas en (a) 3 y 4 de esta Sección.

(2) Que es capaz de conducir las operaciones de acuerdo con las exigencias establecidas para operar en cada área internacional cuya autorización es requerida.

(3) Que está equipado y es capaz de conducir las operaciones solicitadas y utilizar las ayudas para la navegación asociadas con aerovías nacionales y extranjeras o rutas con servicio de asesoramiento a ser utilizada, tanto en el orden nacional como internacional cuando corresponda y,

(4) Que conducirá todas las operaciones IFR sobre las aerovías nacionales, internacionales, en espacios aéreos controlados o rutas con servicio de asesoramiento.

(b) No obstante lo expresado en el párrafo (a) (4) de esta Sección, la Autoridad Aeronáutica puede aprobar una ruta fuera de espacio aéreo controlado si el Explotador suplementario demuestra que la ruta es segura para las operaciones, y la Autoridad Aeronáutica determina que la densidad de tránsito es tal que se puede mantener un adecuado nivel de seguridad. El Explotador no puede utilizar tal ruta si no es aprobada por la Autoridad Aeronáutica y es incluida en las especificaciones de operación del Explotador.

121.115 Ancho de ruta

(a) Las rutas y segmentos de rutas sobre aerovías nacionales o aerovías en el extranjero o rutas con servicio de asesoramiento tendrán el ancho establecido para tales aerovías o rutas con servicio de asesoramiento designadas. Cuando la Autoridad Aeronáutica determine que es necesario modificar el ancho de ciertas rutas solicitadas, serán considerados los siguientes aspectos:

- (1) Separación del terreno.
- (2) Altitud mínima en ruta.
- (3) Las ayudas terrestres y de a bordo para la navegación.
- (4) Densidad del tránsito aéreo.
- (5) Procedimientos ATC.

(b) Cualquier ancho de ruta de otras rutas determinado por la Autoridad Aeronáutica deberá ser incluido en las especificaciones de operación del Explotador.

121.117 Aeródromos. Información requerida.

(a) Ningún Explotador que conduce operaciones suplementarias puede utilizar un aeródromo a menos que el mismo se encuentre equipado y adecuado para la operación propuesta, teniendo en cuenta aspectos tales como tamaño, superficie, obstrucciones, facilidades, protección al público, iluminación, ayudas a la navegación, comunicaciones y control de ATC.

(b) Cada Explotador que conduce operaciones suplementarias deberá demostrar que posee un sistema aprobado para obtener, mantener actualizada y distribuir la información aeronáutica necesaria para su personal apropiado, referente a cada aeródromo que utiliza a los efectos de asegurar la operación en dicho aeródromo. La información requerida deberá incluir lo siguiente:

- (1) Aeródromos.
- (i) Facilidades.
- (ii) Protección al público.
- (iii) Ayudas a la navegación y comunicaciones.

(iv) Construcciones que afectan los despegues, aterrizajes y las operaciones en tierra.

(v) Facilidades para el tránsito aéreo.

(2) Pistas, zonas libres y zonas de parada.

(i) Dimensiones

(ii) Superficies.

(iii) Sistemas de señalización e iluminación.

(iv) Elevación y gradiente.

(3) Desplazamiento de umbrales.

(i) Lugar.

(ii) Dimensiones.

(iii) Despegue o aterrizaje o ambos.

(4) Obstáculos.

(i) Aquellos que afectan los cálculos de despegues y aterrizajes previstos en la Subparte I de estas Regulaciones.

(ii) Otros obstáculos relevantes.

(5) Procedimientos de vuelo por instrumentos.

(i) Procedimientos de salida.

(ii) Procedimientos de aproximación.

(iii) Procedimientos de aproximación frustrada.

(6) Información especial.

(i) Equipos de medición de visibilidad en pista (RVR).

(ii) Vientos prevalecientes en condiciones de baja visibilidad.

(c) Si la Autoridad Aeronáutica considera que el Explotador debe realizar modificaciones al sistema aprobado para la obtención, actualización y distribución de la información aeronáutica necesaria para la operación segura de sus aviones, se lo hará saber por escrito y el Explotador deberá efectuar las modificaciones señaladas. No obstante lo expresado, el Explotador dispondrá de treinta (30) días para efectuar una petición de reconsideración. Esta solicitud dejará en suspenso el plazo de cumplimiento de la modificación hasta tanto la Autoridad Aeronáutica se expida nuevamente. No obstante lo expresado, si la Autoridad Aeronáutica determina que, ante una situación de emergencia una acción inmediata es requerida en interés de la seguridad del transporte aéreo, podrá disponer que la modificación tenga vigencia inmediata.

121.119 Información meteorológica.

(a) Ningún Explotador aéreo suplementario puede utilizar información meteorológica aeronáutica para el control de sus vuelos si esta no es preparada y distribuida por las oficinas correspondientes del Servicio Meteorológico Nacional o servicio aprobado por la Autoridad Aeronáutica para las operaciones internacionales. Para las operaciones en el exterior o en aeródromos donde dicha información meteorológica no se encuentra disponible, el Explotador deberá demostrar que sus informes meteorológicos son preparados por una fuente de información meteorológica que satisface las exigencias que impone la Autoridad Aeronáutica.

(b) Todo Explotador suplementario que emplee pronósticos para el control de los vuelos deberá utilizar pronósticos preparados con información meteorológica proveniente de las fuentes detalladas en el párrafo (a) de esta Sección.

121.121 Facilidades para la navegación en ruta.

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección ningún Explotador suplementario podrá conducir una operación sobre una ruta a menos que las ayudas no visuales para la navegación estén:

(1) Disponibles a lo largo de la ruta para la navegación de las aeronaves de acuerdo con el grado de precisión requerido por los controles de tránsito aéreo, y

(2) Ubicadas para permitir la navegación hacia los aeropuertos de destino o alternativa, con el grado de precisión requerido para el tipo de operación propuesta.

(b) Las ayudas terrestres no visuales no son requeridas para:

(1) Operaciones diurnas, realizadas de acuerdo con las reglas de vuelo visuales (VFR), que el Explotador demuestre que puede ejecutar con seguridad utilizando como referencia las características del terreno.

(2) Reservado.

(3) Operaciones en ruta donde el uso de navegación astronómica u otro medio de navegación autónoma esté aprobado.

(c) Excepto para aquellas ayudas exigidas para las rutas hacia los aeródromos de alternativa, las ayudas no visuales requeridas para la aprobación de rutas fuera de espacios aéreos controlados deberán ser establecidas en las especificaciones de operación del Explotador.

121.123 Facilidades para el servicio y mantenimiento

(a) Cada Explotador aéreo suplementario deberá demostrar que tiene disponible, cuando sea necesario, personal competente, instalaciones y equipamientos adecuados (incluyendo elementos de repuesto, suministro y materiales), en aquellos puntos a lo largo de la ruta aérea que explote, para un adecuado servicio, mantenimiento y mantenimiento preventivo del avión y equipamiento auxiliar.

121.125 Sistema de seguimiento de los vuelos.

(a) Cada Explotador suplementario deberá demostrar que posee:

(1) Un sistema aprobado para el seguimiento y control de sus vuelos establecidos de acuerdo con las exigencias detalladas en la Subparte U de esta Parte, adecuado para el correcto control de cada vuelo considerando el tipo de operación que debe ser conducida, y

(2) Centros de seguimiento de los vuelos localizados en los lugares necesarios para:

(i) Asegurar el adecuado control de cada vuelo en relación con su salida en el punto de origen y su arribo en el punto de destino, incluyendo las detenciones intermedias y los posibles desvíos y todo lo relacionado con las demoras o necesidades de mantenimiento que ocurran en tales puntos o paradas, y

(ii) Asegurar que el piloto al mando es provisto de toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.

(b) El Explotador suplementario puede establecer que el control de sus vuelos sea realizado por otra persona que no sea de la propia organización, no obstante ello, continuará siendo el responsable primario de la operación y control de sus vuelos. El sistema autorizado y la localización de los centros de control deberán ser detallados en las especificaciones de operación del Explotador.

121.127 Requerimientos para el seguimiento de los vuelos.

(a) Cada Explotador suplementario utilizando un sistema de seguimiento de vuelos deberá demostrar que:

(1) El sistema cuenta con las facilidades adecuadas y el personal suficiente e idóneo para suministrar la información necesaria para la iniciación y conducción segura de cada vuelo para:

(i) La tripulación de vuelo de cada aeronave y

(ii) Las personas designadas por el Explotador para cubrir las funciones que corresponden al control operacional de la aeronave y

(2) El sistema posee medios de comunicación privados o públicos (teléfono, telégrafo o radio) para controlar el progreso de cada vuelo desde su partida en el punto de origen hasta el arribo a su punto de destino, incluyendo las detenciones intermedias y los posibles desvíos y además todo lo relacionado con las demoras o necesidades de mantenimiento que ocurran en tales puntos o escalas.

(b) Cada Explotador suplementario deberá demostrar que el personal detallado en el párrafo (a) de esta Sección y el designado para efectuar el control de las aeronaves, está capacitado para realizar las tareas y funciones que corresponden a cada caso.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE G - REQUERIMIENTOS DEL MANUAL

Sección

121.131 Aplicación.

121.133 Preparación.

121.135 Contenido.

121.137 Distribución y disponibilidad

121.139 Requerimientos para disponer los manuales a bordo de las aeronaves: Operaciones suplementarias.

121.141 Manual de vuelo del avión.

121.143 Responsabilidad ante la Autoridad Aeronáutica.

121.131 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requerimientos para preparar y mantener los manuales de todos los Explotadores emitidos según ésta Parte.

121.133 Preparación

(a) Cada Explotador aéreo interno e Internacional debe preparar y mantener actualizado un manual, o serie de manuales, aceptables para la Autoridad Aeronáutica, para el uso y guía del personal de operaciones de vuelo y tierra y personal directivo en la conducción de sus operaciones. (Ver ANEXO 2 – GUIA PARA LA CONFECCION DEL MOE)

(b) Cada Explotador aéreo que realice operaciones suplementarias deberá preparar y mantener actualizado un manual aceptable para la Autoridad Aeronáutica para el uso y guía del personal de operaciones de tierra, vuelo y personal directivo en la conducción de sus operaciones.

(c) Para el propósito de esta Subparte el Explotador puede preparar aquella parte del manual que contenga la información e instrucciones de mantenimiento, en su totalidad o por partes, en forma de páginas impresas o por otro medio aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

121.135 Contenido

(a) Cada manual requerido por la Sección 121.133 de esta Subparte debe:

(1) Incluir las instrucciones e información necesarias que permitan al personal afectado realizar sus deberes y cumplir sus responsabilidades con un alto grado de seguridad.

(2) Estar conformado de manera tal que sea fácil su revisión y actualización.

(3) Tener la fecha de la última revisión en cada una de las páginas efectivas revisadas; y

(4) Estar en un todo de acuerdo el Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias, el certificado y las especificaciones de operación del Explotador y toda otra norma extranjera, en el caso que así corresponda.

(b) El manual puede estar separado en dos o más partes o volúmenes conteniendo en su conjunto toda la información siguiente; pero cada parte deberá contener aquella que le sea apropiada a cada sector del personal:

(1) Políticas generales.

(2) Deberes y responsabilidades de cada tripulante, de cada miembro de la organización que realiza tareas en tierra y del personal de conducción.

(3) Referencias adecuadas a estas Regulaciones.

(4) Normas para el despacho de los aviones y el control operativo de los mismos, incluyendo los procedimientos necesarios para coordinar el despacho, el control del vuelo o el seguimiento del mismo cuando corresponda.

(5) Procedimiento para los vuelos en ruta en todo lo relacionado con la navegación y las comunicaciones, incluyendo los necesarios para el despacho, o continuación de un vuelo si algún elemento del equipamiento requerido para un tipo particular de operación se encuentra inoperativo o sale de servicio en ruta.

(6) Para Explotadores internos o internacionales toda la información apropiada, relacionada con las especificaciones de operación incluyendo cada una de las rutas aprobadas, las aeronaves utilizadas, el tipo de operación (VFR; IFR, diurna, nocturna etc.) más toda otra información relacionada con las operaciones certificadas.

(7) Para Explotadores que realicen operaciones suplementarias toda la información relacionada con las especificaciones de operación incluyendo las áreas de operación autorizadas y tipos de aeronaves utilizadas, el tipo de operación (VFR, IFR, diurno, nocturno etc.) y toda otra información pertinente.

(8) Información relacionada a cada aeródromo detallado en las especificaciones de operación referida a los siguientes aspectos:

(i) Ubicación. (Explotadores internos e Internacionales solamente)

(ii) Designación (regular, provisorio, alternativa)

(iii) Tipo de avión autorizado para operar en el mismo. (Explotadores internos e internacionales solamente)

(iv) Procedimientos de aproximación por instrumentos

(v) Mínimos para el despegue y aterrizaje de las aeronaves.

(vi) Cualquier tipo de información que sea pertinente.

(9) Limitaciones de peso para despegue, en ruta y aterrizaje.

(10) Procedimientos para familiarizar a los pasajeros en el uso de los equipos de emergencia durante el vuelo.

(11) Equipos de emergencia y procedimientos.

(12) Método para la sucesión del mando de los tripulantes de vuelo.

(13) Procedimiento para determinar el uso de las áreas de aterrizaje y despegue y para la distribución de la información pertinente entre el personal de operaciones.

(14) Procedimientos para la operación en períodos de formación de escarcha, hielo, tormentas, turbulencia, cenizas volcánicas o cualquier otra condición meteorológica que pueda generar una situación potencialmente peligrosa.

(15) Programa para la instrucción de tripulantes incluyendo las fases respectivas de instrucción teórica, simulador, vuelo y emergencias. También abarca la instrucción de la tripulación de los TCP y la de los despachantes de aeronave.

(16) Instrucciones y procedimientos para el mantenimiento preventivo y servicios.

(17) Limitaciones de tiempo, o normas que determinan esas limitaciones de tiempo entre recorridas generales, inspecciones y verificaciones de estructuras, motores, hélices, accesorios y equipamiento de emergencia.

(18) Procedimiento para la recarga de combustible, eliminación de contaminación de combustible, protección contra el fuego (incluyendo protección electrostática) y la supervisión y protección de pasajeros durante la recarga.

(19) Inspecciones de aeronavegabilidad incluyendo instrucciones que abarquen procedimientos, normas, responsabilidades y autoridad del personal de inspección.

(20) Métodos y procedimientos para mantener el peso y centro de gravedad de la aeronave dentro de los límites aprobados.

(21) Cuando sea aplicable calificación en ruta y aeródromos de pilotos y despachantes.

(22) Procedimiento de notificación de accidentes.

(23) Información e instrucciones relativas al transporte de mercancías peligrosas.

(i) Medidas a adoptarse en caso de emergencia.

(ii) Procedimientos e información para asistir al personal en la identificación de la carga marcada o etiquetada como conteniendo material peligroso, y si ese material debe ser almacenado o manipulado; los procedimientos e instrucciones para el transporte, almacenamiento y manejo, los que deben incluir como mínimo lo siguiente:

(A) Procedimientos para identificar la adecuada documentación de embarque de acuerdo con las normas vigentes, embalaje correcto, identificación, marcas, etiquetas, compatibilidad de materiales y las instrucciones sobre la carga, almacenamiento y manejo.

(B) Procedimiento para notificar incidentes ocurridos con mercancías peligrosas.

(C) Instrucciones y procedimientos para notificar al piloto al mando cuando se carga mercancías peligrosas a bordo de la aeronave.

(24) Cualquier otra información o instrucción relativa a la seguridad, que la Autoridad Aeronáutica considere necesario.

(c) Cada Explotador deberá mantener al menos una copia completa del manual en su base principal de operaciones y la parte que le corresponda en cada escala.

121.137 Distribución y disponibilidad

(a) Cada Explotador deberá proveer una copia del manual requerido por la Sección 121.133 de esta Subparte (y los cambios y agregados de ellos) o de las partes apropiadas del manual a:

(1) Su personal involucrado en las operaciones en tierra y de mantenimiento.

(2) Todo el personal que integra las tripulaciones de los aviones.

(3) La Autoridad Aeronáutica.

(b) Cada persona a la que se le suministre un manual o parte de él bajo el párrafo (a) de esta Sección, deberá mantenerlo actualizado con los cambios y agregados proporcionados, y deberá estar disponible dicho manual o sus partes adecuadas, cuando lleve a cabo las funciones que le han sido asignadas.

(c) Con el propósito de cumplir con lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección, el Explotador puede proveer al personal de su dotación de mantenimiento, de la parte de mantenimiento del Manual en microfilm si además proporciona y mantiene los dispositivos de lectura adecuados de forma tal que se provea una imagen legible impresa en papel de las instrucciones e informaciones de mantenimiento contenidas en dicho medio.

121.139 Requerimientos para disponer los manuales a bordo de los aviones: Operaciones suplementarias

(a) Excepto lo previsto en párrafo (b) de esta Sección, cada Explotador que conduce operaciones suplementarias llevará a bordo en cada avión las partes necesarias del manual cuando se aleje de la base principal. Las partes necesarias del manual deben estar disponibles para uso del personal de tierra y vuelo. Si el Explotador lleva a bordo del avión todas o partes del manual de mantenimiento en otra forma que no sea impreso, debe llevar un equipo compatible de lectura de la información de mantenimiento e instrucciones para los sistemas.

(b) Si un Explotador que conduce operaciones suplementarias es capaz de realizar todo el mantenimiento en bases específicas donde cuenta con las partes del manual correspondientes al mantenimiento, no tiene necesidad de llevar esas partes del manual a bordo del avión en ruta hacia esas bases.

121.141 Manual de vuelo del avión

(a) Cada Explotador deberá contar con un Manual de Vuelo del Avión (AFM), conforme a la Parte 21.5 actualizado y registrado por la Autoridad Aeronáutica para cada tipo y modelo de avión que él opera.

(b) En cada avión que requiera tener un AFM según párrafo (a) de esta Sección, el Explotador llevará a bordo ya sea el manual requerido por la Sección 121.133, si este contiene la información requerida en el AFM y tal información es claramente identificada como la requerida en el AFM, o el Manual de Vuelo (AFM) aprobado. Si el Explotador decide llevar a bordo el manual requerido por la Sección 121.133, puede cambiar las secciones correspondientes a los procedimientos operativos y modificar la presentación de los datos de performance del AFM aplicable si los cambios y modificaciones de los procedimientos operativos y la presentación de datos son:

(1) Aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Claramente identificados como requerimientos del AFM.

121.143 Responsabilidad ante la Autoridad Aeronáutica.

(a) A los efectos de lo mencionado en las Secciones 121.133 a la 121.141, así como en todo lo relacionado con la operación aérea (programación y control de vuelos, tripulaciones y despachantes, instrucción y controles de tripulantes y despachantes, etc.) el Director de Operaciones del Explotador, o nivel equivalente, será el responsable ante la Autoridad Aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE H - REQUERIMIENTOS DEL AVION

Sección

121.151 Aplicación.

121.153 Requerimientos generales del avión.

121.154 Requerimientos especiales para aviones de matrícula extranjera.

121.155 Reservado.

121.157 Requerimientos de equipamiento y certificación de aviones.

121.159 Prohibición de aviones monomotores.

121.161 Limitaciones de los aviones. Tipos de ruta.

121.163 Pruebas de demostración de aviones.

121.151 Aplicación

(a) Esta Subparte prescribe los requerimientos de las aeronaves para todos los Explotadores.

121.153 Requerimientos generales del avión

(a) Excepto lo expuesto en el párrafo (c) de esta Sección, ningún Explotador puede operar un avión a menos que el mismo:

(1) Esté matriculado en la República Argentina según la Ley 17.285 y normas y leyes complementarias y lleve a bordo un tipo apropiado de certificado de aeronavegabilidad vigente emitido según estas RAAC, y

(2) Esté en condición de aeronavegabilidad y cumpla los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables de las RAAC, incluyendo aquellos que estén relacionados a su identificación y equipamiento.

(b) Un Explotador puede usar un sistema de control de peso y balanceo basado en promedios, estimaciones o valores fijados para cumplimentar con los requerimientos de aeronavegabilidad y las limitaciones de operación aplicables.

(c) El Explotador puede operar en servicios de transporte aéreo un avión civil, alquilado o fletado para esto y que esté matriculado en un estado extranjero el cual sea parte de la Convención de Aviación Civil Internacional, si:

(1) El avión lleva un Certificado de Aeronavegabilidad aprobado por el estado de matrícula y cumpla los requerimientos de matriculación e identificación de ese estado.

(2) El avión es de un diseño tipo, el cual está aprobado bajo un Certificado Tipo Argentino y, aunque dicho avión no fuera a obtener un Certificado de Aeronavegabilidad de la República Argentina, cumpla con todos los mismos requerimientos que le serían aplicables para tal efecto, incluyendo conformidad con el diseño tipo, condición de operación segura, y los requerimientos de ruido, venteo de combustible y escape de los motores según estas Regulaciones. El cumplimiento satisfactorio de lo requerido en éste párrafo conducirá a la Convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad emitido por el Estado de Matrícula por parte de la Autoridad Aeronáutica Argentina.

La autorización técnica definitiva para la operación de la aeronave extranjera quedará supeditada a que la Autoridad de Aplicación obtenga un convenio con la Autoridad de Matrícula que le permita asegurarse que la supervisión futura de la aeronavegabilidad continuada de la aeronave, incluyendo la supervisión directa de sus futuros procesos de mantenimiento, sea al menos equivalente a la posibilidad de supervisión que posee la Autoridad de Aplicación sobre aeronaves de matrícula argentina.

(3) El avión es operado por tripulación empleada por el Explotador, habilitada por la Autoridad Aeronáutica Argentina; y

(4) El Explotador cumpla con los requerimientos que, conforme al Código Aeronáutico, establezca el Registro Nacional de Aeronaves en lo relativo al contrato de alquiler del avión.

121.154 Requerimientos especiales para aviones de matrícula extranjera

(a) Excepto lo prescripto en los párrafos (c) y (d) de esta Sección, ningún Explotador podrá operar un avión matriculado en un estado extranjero, según lo estipulado por la Sección 121.153 de esta Subparte, si el avión está mantenido bajo un programa de mantenimiento de aeronave que contemple y/o condicione el cumplimiento de trabajos de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones en ella como parte de una flota o flotas (por ej. Muestreos estructurales, muestreos rotacionales, programas de control de la corrosión, etc.), cuando la operación de esa flota o flotas no esté certificada bajo esta Parte.

(b) Si el Explotador pretende incluir en sus especificaciones de operación, aviones que no cumplan con lo estipulado en el párrafo (a) de esta Sección, deberá asegurar el cumplimiento de los trabajos correspondientes, como si el avión fuera único en la flota, previo a la incorporación del avión en sus especificaciones de operación.

(c) El párrafo (a) de esta Sección no es aplicable a programas de muestreo para componentes mayores de sistemas que se espera que estarán sometidos a un deterioro progresivo y para los que no existe experiencia industrial suficiente para determinar las tareas de mantenimiento y sus intervalos, en un todo de acuerdo al documento aprobado por la Junta de Revisión de Mantenimiento (MRB).

(d) A solicitud del Explotador, la Autoridad Aeronáutica podrá disponer excepciones a los párrafos (a) y (b) de esta Sección cuando:

(1) Considere que estas no afectan la operación segura del avión,

(2) El Explotador opere el avión por un período que no exceda los 180 días corridos, y

(3) El avión este matriculado en los Estados Unidos de América, países miembros de la Joint Aviation Authorities (JAA) de Europa, Japón, Brasil o Canadá.

(4) El Explotador demuestre, y la Autoridad Aeronáutica acepte, que él se mantendrá informado de la Condición de Aeronavegabilidad de dicho avión en lo que al Programa mencionado en el párrafo (a) se refiere, de tal forma que, si se detectara alguna condición adversa para la operación segura del avión, el Explotador pueda tomar las acciones correctivas necesarias.

(e) No obstante lo requerido en el párrafo (d), a fin de garantizar una operación segura del avión, la Autoridad Aeronáutica podrá requerir cualquier tarea de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración, previo a la incorporación del avión en las especificaciones de operación del Explotador y durante el período de operación del mismo.

121.155 Reservado.

121.157 Requerimientos de equipamiento y Certificación de aviones

(a) Ningún Explotador puede operar un avión a menos que éste haya sido certificado por la Autoridad Aeronáutica en categoría transporte; esté equipado y posea los instrumentos como es requerido por el Certificado Tipo y sus enmiendas y cumpla con los requerimientos especiales de aeronavegabilidad de esta Parte.

121.159 Prohibición de aviones monomotores

(a) Ningún Explotador podrá operar un avión monomotor bajo esta Parte.

121.161 Limitaciones de los aviones. Tipos de rutas

(a) A menos que el Explotador sea expresamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica, basándose en las características del terreno, el tipo de operación, o la performance del avión que será utilizado, el Explotador no podrá realizar operaciones con aviones con dos o tres grupos motores (excepto aviones propulsados por tres grupos motores de turbina) sobre una ruta que contenga un punto que se encuentre a más de una hora de vuelo (considerando aire calmo y a velocidad de crucero con un motor inoperativo) de un aeropuerto de alternativa para dicho avión.

(b) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta Sección, ningún Explotador puede operar un avión terrestre (con excepción de un DC-3, C-46, CV-240, CV340, CV-440, CV-580, CV-600, CV-640 o Martin 404) en operaciones prolongadas sobre agua sin que ese avión esté certificado o aprobado adecuadamente para amaraje forzoso bajo los requerimientos de amaraje forzoso de la RAAC Parte 25.

(c) Hasta el 20 de diciembre de 2010, un Explotador puede operar, durante una operación prolongada sobre agua, un avión terrestre que no sea categoría Transporte y que obtuvo su Certificado Tipo después del 31 de diciembre de 1964, el cual no se encuentre certificado o aprobado adecuadamente para amaraje forzoso bajo los requerimientos de amaraje forzoso de la RAAC parte 25.

121.163 Pruebas de demostración de aviones.

(a) Pruebas iniciales de demostración para aviones. Ninguna persona puede operar un avión antes de que haya sido sometido a pruebas, adicionales a aquellas de certificación, para ser usado en un tipo de operación según esta Parte o la Parte 135 de esta Regulación excepto que, un avión de ese tipo haya cumplido con las Pruebas de Demostración de, al menos, 100 horas de una forma aceptable para la Autoridad Aeronáutica y que dichas pruebas incluyan un número representativo de vuelos de llegada a los aeropuertos de ruta. El requerimiento de, al menos, 100 horas de Pruebas de Demostración puede ser reducido por la Autoridad Aeronáutica si ésta determina que se ha demostrado un nivel satisfactorio de competencia a fin de justificar tal reducción. Se deben realizar, al menos, 10 horas de Vuelos de Demostración de noche; no pudiendo reducirse ésta cantidad de horas.

(b) Pruebas de Demostración para tipos de operaciones. A menos que la Autoridad Aeronáutica determine lo contrario, para cada tipo de avión, el Explotador debe llevar a cabo, al menos, 50 horas de

Pruebas de Demostración aceptables para la Autoridad Aeronáutica para cada tipo de operación que éste pretenda realizar, que incluya un número representativo de vuelos de llegada a los aeropuertos de ruta.

(c) Pruebas de Demostración para aviones materialmente alterados. A menos que la Autoridad Aeronáutica determine lo contrario, para cada tipo de avión cuyo diseño esté materialmente alterado, el Explotador debe llevar a cabo, al menos, 50 horas de Pruebas de Demostración aceptables para la Autoridad Aeronáutica para cada tipo de operación que éste pretenda realizar con ese avión, que incluya una cantidad representativa de vuelos de llegada a los aeropuertos de ruta.

(d) Definición de alterado materialmente. A los fines del párrafo (c) de ésta Sección, se considera que un tipo de avión está materialmente alterado en su diseño si la alteración incluye:

(1) Instalación de motores que no sean de un tipo similar a aquellos con los que se certificó el avión.

(2) Alteraciones del avión o de sus componentes que afecten materialmente sus características de vuelo.

(e) Ningún Explotador puede transportar pasajeros durante las Pruebas de Demostración a excepción de los requeridos para efectuar dichas pruebas y los designados por la Autoridad Aeronáutica. No obstante, puede transportar correspondencia u otra carga siempre que esté aprobado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVION. LIMITACIONES DE OPERACION

Sección

121.171 Aplicación

121.173 Generalidades

121.175 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones de peso.

121.177 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones para el despegue.

121.179 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta. Todos los motores operando.

121.181 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta. Un motor inoperativo.

121.183 Aviones certificados Parte 25, de cuatro o más motores. Propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.

121.185 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de destino

121.187 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de alternativa.

121.189 Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de despegue. Aviones con motores de turbina. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.

121.191 Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.

121.193 Aviones con motores de turbina. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.

121.195 Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones para el aterrizaje en aeródromo de destino.

121.197 Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones de aterrizaje: aeródromo de alternativa.

121.198 a 121.205 Reservado.

121.207 Aviones provisoriamente certificados. Limitaciones de operación.

121.171 Aplicación

(a) Esta Subparte establece las performances y limitaciones de operación para los aviones pertenecientes a los Explotadores.

(b) Para los propósitos de esta Parte, distancia efectiva de pista para el aterrizaje, representa la distancia existente desde el punto de intersección del plano de liberación de obstáculos (asociado a la cabecera en uso) con el eje de pista, hasta el final de la pista.

(c) Para los propósitos de esta Subparte, plano de liberación de obstáculos, representa un plano ascendente desde la pista con una pendiente de 1:20 con el plano horizontal y tangente o por encima de todo obstáculo dentro de un área especificada en inmediaciones de la pista, como se representa en una vista de perfil de esa área. En una vista en planta, la línea central del área especificada coincide con la línea central de la pista, y continúa hasta un punto distante como mínimo 1500 pies del punto de comienzo. De ahí en adelante, la línea central coincide con la proyección sobre el suelo de la trayectoria de despegue (en caso de despegue) o con la proyección de la trayectoria de la aproximación por instrumentos (en caso de aterrizaje) o cuando una de esas trayectorias no haya sido establecida, ella continúa consistente con virajes de por lo menos 4000 pies de radio, hasta alcanzar un punto a partir del cual el plano de liberación de obstáculos libera todos los obstáculos. Esta área se extiende lateralmente 200 pies a cada lado de la línea central en el punto donde el plano de liberación de obstáculos intercepta la pista y continúa con ese ancho hasta el final de la pista, a partir de ese punto aumenta uniformemente hasta alcanzar 500 pies, a cada lado de la línea central, en un punto situado a 1500 pies desde el punto de intersección del plano de liberación de obstáculos con la pista, desde ahí en adelante se extiende lateralmente 500 pies a cada lado de la línea central.

(d) Para los propósitos de esta Subparte Zona Libre (Clearway), significa: para aviones con motor de turbina certificados antes del 29 de agosto de 1959, un área a continuación de la pista, de no menos de 500 pies de ancho, sobre el eje extendido de pista y bajo el control de las autoridades del aeródromo. La zona libre está expresada en referencia a un plano libre, extendido desde el final de la pista con un con una pendiente positiva que no exceda 1.25 por ciento, sobre el cual ningún objeto ni obstáculo penetra. Sin embargo, las luces de borde de pista pueden penetrar si su altura sobre el final de la pista es de no más de 26 pulgadas o menos y si éstas están ubicadas a cada lado de la pista.

(e) Para los propósitos de esta Subparte Zona de Parada (Stopway), significa: un área a continuación de la pista de despegue, no menos ancha que la pista y centrada en el eje de pista, capaz de soportar el avión durante un despegue abortado, sin producir daño estructural al avión, y diseñada por la autoridad del aeropuerto para su uso en la desaceleración del avión durante un despegue abortado.

121.173 Generalidades

(a) Cada Explotador que opere un avión propulsado por motor alternativo debe cumplir con lo especificado en 121.175 a 121.187.

(b) Cada Explotador que opere un avión por motor de turbina debe cumplir con lo especificado en 121.189 a 121.197, excepto que cuando él opere un avión propulsado por turbohélice de tipo certificado después del 29 de Agosto de 1959, certificado anteriormente con el mismo número de motores alternativos, puede cumplir con los requisitos especificados en 121.175 a 121.187; o

(c) Reservado.

(d) Los datos de performance en el AFM del Avión se aplican cumpliendo con lo establecido en 121.175 a 121.197. Donde las condiciones sean diferentes de aquellos datos en los cuales las performances están basadas, el cumplimiento es determinado por interpolación o computación de los efectos de los cambios en las variables específicas si los resultados de la interpolación o computación son tan precisos como los resultados de comprobaciones directas.

(e) Ninguna persona puede despegar un avión propulsado por motor alternativo con un peso mayor que el peso permisible para la pista que está siendo utilizada (determinado bajo las limitaciones de despegue de las reglas operativas de las RAAC 121, Subparte I), después de tomar en consideración la corrección de los factores de temperatura en el correspondiente AFM.

(f) La Autoridad Aeronáutica puede autorizar desvíos en las especificaciones de operación para el cumplimiento de esta Subparte si circunstancias especiales hacen innecesaria la observancia de requisitos, sin afectar la seguridad.

(g) El ancho de 10 millas especificado en 121.179 a 121.183 puede ser reducido a 5 millas, por no más de 20 millas, cuando se está operando VFR o donde las facilidades de navegación, proporcionen confiabilidad y exactitud de altura del terreno y obstrucciones ubicadas fuera de las 5 millas, pero dentro de las 10 millas a cada lado de la ruta que se pretende volar.

121.175 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones de peso.

(a) Ninguna persona puede despegar un avión propulsado por motor alternativo desde un aeropuerto cuya elevación se encuentre fuera del rango para el cual los máximos pesos de despegue han sido determinados para ese avión.

(b) Ninguna persona puede despegar un avión propulsado por motor alternativo hacia un aeropuerto de destino previsto que esté ubicado a una altitud fuera de la gama de altitudes para las cuales, los pesos máximos de aterrizaje, para ese avión, han sido calculados.

(c) Ninguna persona puede especificar, o haber especificado, un aeropuerto de alternativa que esté ubicado a una elevación fuera de la gama para la cual los máximos pesos de aterrizaje, para aviones propulsados por motor alternativo han sido calculados.

(d) Ninguna persona puede despegar un avión propulsado por motor alternativo con un peso mayor que el peso de despegue máximo autorizado para la elevación del aeropuerto.

(e) Ninguna persona puede despegar un avión con motor alternativo si el peso al arribo al aeropuerto de destino será mayor que el peso máximo de aterrizaje para la elevación del aeropuerto, considerando un consumo normal de combustible y lubricante.

(f) Reservado.

121.177 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones para el despegue.

(a) Ninguna persona operando un avión propulsado por motor alternativo puede despegar ese avión salvo que sea posible:

(1) Detener el avión con seguridad sobre la pista, como está demostrado en el cálculo de distancia aceleración-parada, en cualquier momento durante el despegue, hasta alcanzar la velocidad crítica para falla de motor.

(2) Si el motor crítico falla en cualquier momento después que el avión alcanza la velocidad crítica de falla de motor V_1 , continuar el despegue y alcanzar una altura de 50 pies, antes de pasar sobre el final de la pista; y

(3) Salvar todos los obstáculos por lo menos con 50 pies verticalmente sobre los mismos o 200 pies horizontalmente dentro de los límites del aeródromo y como mínimo 300 pies horizontalmente después de pasar dichos límites.

(b) Para aplicar esta Sección, deben ser hechas las correcciones por gradiente efectivo de pista. Para introducir el efecto del viento, los datos de despegue, basados en aire calmo, deben ser corregidos tomando no más del 50 por ciento de la componente de viento reportado de frente y no menos del 150 por ciento de la componente de viento reportado de cola.

(c) Reservado.

121.179 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta. Todos los motores operando.

(a) Ninguna persona operando un avión propulsado por motor alternativo puede despegar ese avión con un peso, considerando un consumo normal de combustible y lubricante, que no le permita mantener un rango de ascenso (en pies por minuto), con todos los motores operando, de al menos $6:90 V_{so}$ (que es, el número de pies por minuto, obtenido de multiplicar el número de nudos por 6,90) a una altitud de por lo menos 1.000 pies sobre la obstrucción más alta del terreno dentro de las diez millas a cada lado de la trayectoria deseada.

(b) Esta Sección no se aplica a aviones certificados bajo la parte CAR 4a (Civil Air Regulations).

(c) Reservado.

121.181 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta. Un motor inoperativo.

(a) Excepto como está previsto en párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona operando un avión propulsado por motor alternativo puede despegar ese avión con un peso, considerando un consumo normal de combustible y lubricante, que no le permita mantener un rango de ascenso (en pies por minuto), con un motor inoperativo, de al menos $(0,079-0,106/N)V_{so}^2$, donde N es el número de motores instalados

y V_{so} está expresado en nudos), a una altitud de por lo menos 1000 pies sobre la obstrucción más alta del terreno dentro de las diez millas a cada lado de la trayectoria deseada. Sin embargo, para los propósitos de este párrafo el rango de ascenso para aviones certificados bajo la parte 4a de las Civil Air Regulations es $0.026 V_{so}^2$.

(b) En lugar de los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección, una persona puede, bajo un procedimiento aprobado, operar un avión propulsado por motor alternativo, con todos los motores operando, a una altitud que le permita al avión continuar, después de una falla de motor, a un aeródromo de alternativa donde un aterrizaje pueda ser hecho de acuerdo con 121.187, considerando un consumo normal de combustible y lubricante. Después de asumida la falla, la trayectoria deseada del vuelo debe salvar cualquier obstrucción del terreno dentro de las cinco millas a cada a lado por al menos 2000 pies.

(c) Si es utilizado un procedimiento aprobado de acuerdo con el párrafo (b) de esta Sección, el Explotador debe cumplir lo siguiente:

(1) El régimen de ascenso (como está prescrito en el AFM para el correspondiente peso y altitud), utilizado para calcular la trayectoria de vuelo del avión debe ser reducido en una cantidad, en pies por minuto, igual a: $(0.079-0.106/N)V_{so}^2$ (donde N es el número de motores instalados y V_{so} está expresado en nudos) para aviones certificados bajo la parte 25 de estas Regulaciones y por $0.026 V_{so}^2$ para aviones certificados bajo la parte 4a de la Civil Air Regulations.

(2) La altitud con todos los motores operando debe ser suficiente, ante el evento de que el motor crítico quede inoperativo en cualquier punto de la ruta, para que el vuelo pueda proceder a un determinado aeródromo de alternativa utilizando este procedimiento. Para determinar el peso de despegue, se asume que el avión pasa sobre la obstrucción crítica a continuación de la falla de motor en un punto no más próximo a la obstrucción crítica que el fijo de radionavegación más cercano, salvo que la Autoridad Aeronáutica apruebe un procedimiento establecido con diferentes criterios que proporcionen una adecuada seguridad operacional.

(3) El avión debe cumplir las exigencias del párrafo (a) de esta Sección a 1000 pies sobre el aeródromo utilizado como alternativa en este procedimiento.

(4) El procedimiento debe incluir un método aprobado para considerar los vientos y temperaturas que podrían afectar adversamente el plan de vuelo.

(5) En el cumplimiento de este procedimiento, el alije de combustible está permitido si el Explotador demuestra que posee un adecuado programa de instrucción, que la tripulación ha recibido la instrucción correspondiente, y que todas las otras precauciones han sido adoptadas para asegurar un procedimiento seguro.

(6) El Explotador debe especificar en el despacho o liberación de vuelo un aeropuerto de alternativa que cumpla los requerimientos de 121.625.

(d) Reservado.

121.183 Aviones certificados Parte 25, de cuatro o más motores. Propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.

(a) Ninguna persona puede operar un avión certificado bajo la Parte 25 de cuatro o más motores, salvo que:

(1) No haya ningún punto a lo largo de la ruta que esté a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) desde un aeropuerto que reúna los requerimientos de 121.187; o

(2) Sea operado con un peso que permita al avión, con los dos motores críticos inoperativos, ascender a $0.013 V_{so}^2$ pies por minuto (que es, el número de pies por minuto obtenido de multiplicar el cuadrado de nudos por 0.013) a una altitud de 1.000 pies sobre el punto más alto del terreno o la obstrucción más alta dentro de las 10 millas a cada lado de la ruta a volar, o a una altitud de 5.000 pies, de ambas la más alta.

(b) Para los propósitos del párrafo (a) (2) de esta Sección, se asume que:

(1) Los dos motores fallan en el punto más crítico con respecto al peso de despegue;

(2) El consumo de combustible y lubricante es normal con todos los motores operando hasta el punto donde los dos motores fallan y con los dos motores operando más allá de ese punto.

(3) Cuando se asume que los motores fallan a una altitud sobre la altitud mínima prescrita, cumpliendo el régimen prescrito de ascenso a la altitud mínima prescrita, no es necesario demostrar durante el descenso desde la altitud de crucero a la mínima altitud prescrita, si esos requerimientos pueden ser cumplidos una vez alcanzada la mínima altitud prescrita, y asumiendo que el descenso es a lo largo de la trayectoria del vuelo y el régimen de descenso es de $0.013 V_{so}^2$ mayor que el régimen en los datos de performance aprobados; y

(4) Si el alije de combustible está previsto, el peso del avión en el punto donde los dos motores fallan es considerado no menor que aquel que incluiría suficiente combustible para proceder a un aeródromo que reúna los requerimientos de 121.187 y arribar a una altitud de como mínimo 1.000 pies directamente sobre el aeródromo.

121.185 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de destino

(a) Excepto como está previsto en párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona operando un avión propulsado por motor alternativo puede despegar ese avión, salvo que su peso al arribo, considerando un consumo normal de combustible y lubricante, le permita realizar un aterrizaje completo en el aeródromo de destino dentro del 60 por ciento de la longitud efectiva de cada pista descrita más abajo desde un punto ubicado a 50 pies sobre la intersección del plano de liberación de obstáculos y la pista. Para los propósitos de determinar el peso permisible de aterrizaje en el aeródromo de destino se asume lo siguiente:

(1) El avión aterrizará en la pista más favorable y en la dirección más favorable con el viento calmo.

(2) El avión es aterrizado en la pista más conveniente considerando la probable dirección e intensidad del viento (pronóstico para la hora estimada de arribo), las características de maniobrabilidad en tierra del tipo de avión, otras condiciones tales como ayudas para el aterrizaje, el terreno, y permitiendo para el efecto en la carrera de aterrizaje no más del 50% de la componente del viento de frente y no menos del 150 por ciento de la componente viento de cola.

(b) Un avión que no cumpliera los requisitos del párrafo (a)(2) de esta Sección, puede despegar si es especificado un aeródromo de alternativa que reúna los requisitos de esta Sección excepto que el avión puede realizar un aterrizaje completo dentro del 70 por ciento de la longitud efectiva de pista.

(c) Reservado.

121.187 Aviones propulsados por motor alternativo. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de alternativa.

(a) Ninguna persona puede proponer un aeródromo como aeródromo de alternativa en un despacho o liberación de vuelo a menos que el avión (con el peso calculado a la hora estimada de arribo al aeródromo), basado en las premisas mencionadas en 121.185, pueda realizar un aterrizaje completo, dentro del 70 por ciento de la longitud efectiva de pista.

(b) Reservado.

121.189 Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de despegue.

(a) Ninguna persona que opere un avión, potenciado a turbina puede despegar ese avión con un peso mayor que el determinado en el AFM para la elevación del aeródromo y la temperatura ambiente para el despegue.

(b) Ninguna persona que opere un avión, potenciado a turbina, certificado después del 26 de agosto de 1957 y antes del 30 de agosto de 1959, puede despegar ese avión con un peso mayor que el determinado en el AFM, para la distancia mínima requerida para el despegue. En el caso de un avión certificado después del 30 de setiembre de 1958, la distancia de despegue puede incluir una distancia de zona libre, que no puede ser mayor que la mitad de la distancia requerida para la carrera de despegue.

(c) Ninguna persona que opere un avión potenciado a turbina, certificado después del 29 de agosto de 1959, puede despegar ese avión con un peso mayor que el determinado en el AFM, en razón de ello deberá demostrar que:

(1) La distancia de aceleración parada no debe exceder la longitud de la pista más la longitud de la zona de parada.

(2) La distancia de despegue no debe exceder la longitud de la pista más la longitud de la zona libre, excepto que la zona libre incluida no debe ser mayor que la mitad de la longitud de la pista.

(3) La carrera de despegue no debe ser mayor que la longitud de la pista.

(d) Ninguna persona que opere un avión, potenciado a turbina, puede despegar ese avión con un peso mayor que el determinado en el AFM.

(1) En el caso de un avión certificado después del 26 de agosto de 1957 pero antes del 01 de octubre de 1958, que permita mantener una trayectoria de despegue que supere todos los obstáculos como mínimo por $(35+0,01D)$ pies verticalmente (D es la distancia a lo largo de la trayectoria de vuelo desde el final de la pista, en pies), o por lo menos 200 pies, horizontalmente, dentro de los límites del aeródromo y como mínimo 300 pies horizontalmente después de después de pasar dichos límites.

(2) En el caso de un avión certificado después del 30 de setiembre de 1958, que permita una trayectoria neta de despegue que supere todos los obstáculos con una altura vertical mínima de 35 pies, o por lo menos 200 pies, horizontalmente dentro de los límites del aeródromo y como mínimo 300 pies horizontalmente después de pasar dichos límites.

(e) Para determinar pesos máximos, distancias mínimas y trayectorias de vuelo, de acuerdo con los párrafos (a) a (d) de esta Sección, deberán introducirse correcciones a la pista a utilizar, como elevación del aeródromo, gradiente y estado de pista, temperatura ambiente, componente del viento y si existen limitaciones de operación para las distancias mínimas requeridas para el despegue de pistas mojadas, la condición de la superficie de la pista (seca o mojada). Las distancias en pista mojada asociadas con pistas ranuradas o tratadas con materiales porosos, si están tratadas en el AFM, pueden ser utilizadas solamente para pistas ranuradas o tratadas con materiales porosos, si el Explotador verifica que han sido diseñadas, construidas y mantenidas de manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

(f) Para los propósitos de esta Sección, se asume que el avión no será inclinado antes de alcanzar una altura de 50 pies, como lo muestra la trayectoria de despegue o la trayectoria neta de vuelo de despegue en el AFM, y la inclinación lateral no exceda 15°.

(g) Para los propósitos de esta Sección, los términos distancia de despegue, carrera de despegue, trayectoria neta de vuelo de despegue y trayectoria de despegue tienen los mismos significados establecidos por las normas bajo las cuales el avión fue certificado.

121.191 Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.

(a) Ninguna persona que opere un avión potenciado a turbina puede despegar con un peso, considerando un consumo normal de combustible y aceite, mayor que aquel (de acuerdo con los datos de performances del AFM para el vuelo con un motor inoperativo) que le permita cumplir con los párrafos (a) (1) o (2) de esta Sección, basado en la temperatura ambiente esperada en ruta:

(1) Mantener un gradiente positivo a una altitud de por lo menos 1.000 pies sobre el terreno u obstrucción dentro de las 5 millas estatuto a cada lado de la trayectoria propuesta y, además, si el avión fue certificado después del 29 de agosto de 1959, mantener un gradiente positivo a 1.500 pies sobre el aeródromo en el que se asume que el avión aterrizará con una falla de motor.

(2) Una trayectoria neta de vuelo que permita al avión continuar el vuelo desde la altitud de crucero a un aeródromo donde pueda aterrizar, de acuerdo con la regulación 121.197, salvando con 2.000 pies como mínimo, todas las elevaciones y obstáculos, dentro de las 5 millas de la trayectoria propuesta y con un gradiente positivo de 1.000 pies sobre el aeródromo en que aterrizará después de la falla de motor o, si el avión fue certificado después del 30 de setiembre de 1958, con un gradiente positivo de 1.500 pies sobre el aeródromo en el que se asume que el avión aterrizará después de la falla de motor.

(b) Para los propósitos del párrafo (a) (2) de esta Sección se considera que:

(1) La falla de motor se produce en el punto más crítico de la ruta;

(2) El avión pasa sobre la obstrucción crítica, después de la falla de motor, en un punto no más cercano a la obstrucción que la radioayuda más cercana, salvo que la Autoridad Aeronáutica apruebe un procedimiento diferente basado en una adecuada seguridad operacional;

(3) Un método aprobado es utilizado para vientos desfavorables;

(4) Se permitirá el alije de combustible si el Explotador demuestra que la tripulación está apropiadamente instruida, que el programa de instrucción es adecuado y que todas las precauciones necesarias han sido tomadas para realizar un procedimiento seguro;

(5) El aeródromo de alternativa está especificado en el despacho o liberación del vuelo y cumple los mínimos meteorológicos prescriptos y

(6) El consumo de combustible y lubricante después de la falla de motor es el mismo consumo previsto, para esa trayectoria de vuelo, en el AFM.

121.193 Aviones potenciados a turbina. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.

(a) Aviones certificados después del 26 de agosto de 1957 pero antes del 1° de octubre de 1958. Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina en una ruta salvo que cumpla cualquiera de los siguientes requisitos:

(1) No haya a lo largo de la ruta ningún punto a más de 90 minutos (con todos los motores funcionando a potencia de crucero) de un aeródromo que reúna los requerimientos enunciados en la Sección 121.197.

(2) El peso del avión, esté de acuerdo con lo indicado para mantener el vuelo, en ruta, con dos motores inoperativos en el AFM, que permita al avión volar desde el punto donde se produce la falla, en forma simultánea en ambos motores, hasta un aeródromo que cumple los requerimientos enunciados en la Sección 121.197, con una trayectoria neta de vuelo (considerando la temperatura ambiente anticipada a lo largo de la ruta), con un gradiente positivo en altitud de por lo menos 1.000 pies sobre el terreno y todas las obstrucciones dentro de 5 millas estatuto a cada lado de la ruta que se prevé volar, o a una altitud de 5.000 pies, de ambas la más alta.

Para el propósito del párrafo (a) (2) de esta Sección, se asume que ambos motores fallan en el punto más crítico de la ruta, que el alije de combustible está permitido, que el peso del avión donde fallan los motores incluye suficiente combustible para continuar al aeródromo, arribar a una altitud de por lo menos 1.000 pies sobre el aeródromo y que el consumo de combustible y lubricante después de la falla de motor, será el mismo consumo previsto, para esa trayectoria de vuelo, en el AFM.

(b) Aviones certificados después del 30 de setiembre de 1958 pero antes del 30 de agosto de 1959. Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina en una ruta salvo que cumpla uno de los siguientes requisitos:

(1) No haya a lo largo de la ruta ningún punto a más de 90 minutos (con todos los motores funcionando a potencia de crucero) de un aeródromo que reúna los requerimientos enunciados en la Sección 121.197.

(2) El peso del avión, esté de acuerdo con lo indicado para mantener el vuelo en ruta con dos motores inoperativos en el AFM, que permita al avión volar desde el punto donde se produce la falla, en forma simultánea en ambos motores, hasta un aeródromo que cumple los requerimientos enunciados en la Sección 121.197, con una trayectoria neta de vuelo (considerando la temperatura ambiente anticipada a lo largo de la ruta), con un gradiente positivo en altitud de por lo menos 1.000 pies sobre el terreno y todas las obstrucciones dentro de 5 millas estatuto a cada lado de la ruta que se prevé volar, o a una altitud de 2.000 pies, de ambas la más alta.

Para el propósito del párrafo (b) (2) de esta Sección se asume que ambos motores fallan en el punto más crítico de la ruta, que el peso del avión donde fallan los motores incluye suficiente combustible para continuar al aeródromo, arribar a una altitud de por lo menos 1.500 pies sobre el aeródromo, volar durante 15 minutos a potencia de crucero y que el consumo de combustible y lubricante será el mismo consumo previsto, para esa trayectoria de vuelo, en el AFM.

(c) Aviones certificados después del 29 de agosto de 1959. Ninguna persona puede operar un avión propulsado por motor de turbina en una ruta salvo que cumpla uno de los siguientes requisitos:

(1) No haya a lo largo de la ruta ningún punto a más de 90 minutos (con todos los motores funcionando a potencia de crucero) de un aeródromo que reúna los requerimientos enunciados en la Sección 121.197.

(2) El peso del avión, esté de acuerdo con lo indicado para mantener el vuelo en ruta con dos motores inoperativos en AFM, que permita al avión volar desde el punto donde se produce la falla, en forma simultánea en ambos motores, hasta un aeródromo que cumple los requerimientos enunciados en la Sección 121.197, con una trayectoria neta de vuelo (considerando la temperatura ambiente anticipada a lo largo de la ruta), salvando verticalmente con 2000 pies como mínimo cualquier elevación u obstáculo dentro de 5 millas estatuto (4,34 millas náuticas) a cada lado de la ruta que se prevé volar. Para el propósito de este párrafo, se asume que:

(i) Los dos motores fallan en el punto más crítico de la ruta;

(ii) La trayectoria de vuelo tiene un gradiente positivo a 1500 pies sobre el aeródromo donde se presume que aterrizará después de la falla de los motores;

(iii) El alije de combustible será aprobado si el Explotador demuestra que la tripulación ha sido adecuadamente instruida, que el programa de instrucción es adecuado y que han sido adoptadas todas las precauciones para un procedimiento seguro;

(iv) El peso del avión, donde se asume que fallan los dos motores permite disponer de suficiente combustible para continuar al aeródromo, arribar con una altitud de por lo menos 1500 pies a la vertical del mismo y volar a potencia de crucero durante 15 minutos y

(v) Que el consumo de combustible y lubricante después de la falla de los motores, será el mismo consumo previsto, para esa trayectoria de vuelo, en el AFM.

121.195 Aviones propulsados por motor de turbina. Limitaciones para el aterrizaje en aeródromo de destino.

(a) Ninguna persona que opere un avión potenciado a turbina puede despegar ese avión con un peso tal (considerando un consumo normal de combustible y lubricante en el vuelo al aeródromo de destino o de alternativa), que el peso del avión al arribo excediera el peso de aterrizaje, previsto en el AFM; para la altitud del aeródromo de destino o de alternativa y para la temperatura ambiente pronosticada para la hora de aterrizaje.

(b) Excepto lo previsto en los párrafos (c), (d) o (e) de esta Sección, ninguna persona que opere un avión categoría transporte propulsado por motor de turbina puede despegar ese avión, salvo que el peso al arribo, considerando un consumo normal de combustible y lubricante en vuelo (de acuerdo con la distancia de aterrizaje determinada en el AFM, para la elevación del aeródromo de destino y las condiciones de viento pronosticadas a la hora estimada de aterrizaje), permita un aterrizaje completo en el aeródromo de destino en el 60% de la distancia efectiva de cada una de las pistas descriptas abajo, desde un punto ubicado a 50 pies sobre la intersección del plano de liberación de obstáculos con la pista. Para determinar el peso de aterrizaje permisible en el aeródromo de destino, debe asumirse:

(1) El avión aterrizará en la pista de orientación más favorable con el viento calmo;

(2) El avión aterrizará en la pista más conveniente, considerando la probable dirección e intensidad del viento, el apoyo en tierra, las características del avión y otras consideraciones referidas a ayudas para el aterrizaje y características del terreno.

(c) Un avión propulsado por turbopropulsor que tuviera prohibido despegar por no cumplir el párrafo (b) (2) de esta Sección, podrá hacerlo si especifica un aeródromo de alternativa que cumpla todos los requerimientos de esta Sección excepto que el avión pueda realizar un aterrizaje completo en el 70% de la distancia efectiva de pista.

(d) A menos que basado en demostraciones técnicas de aterrizaje real en pistas mojadas, distancias de aterrizaje más cortas (pero nunca menores que la requerida por el párrafo (b) de esta Sección), hayan sido aprobadas para un específico tipo y modelo de avión e incluidas en el AFM; ninguna persona puede

despegar un avión con motor de turbina cuando el apropiado reporte del tiempo y pronósticos o una combinación de ambos, indiquen que las pistas pueden estar mojadas o resbalosas a la hora estimada de arribo; salvo que la distancia efectiva de pista en el aeródromo de destino sea como mínimo el 115% de la distancia de pista requerida por el párrafo (b) de esta Sección.

(e) Un avión propulsado por reactor que tuviera prohibido despegar por no cumplir los requerimientos del párrafo (b) (2) de esta Sección, podrá hacerlo si el aeródromo de alternativa especificado cumple los requerimientos del párrafo (b) de esta Sección.

121.197 Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de aterrizaje: Aeródromo de alternativa.

(a) una persona puede proponer un aeródromo como alternativa en un despacho o liberación de un vuelo, para un avión propulsado por motor de turbina, salvo que (basado en las presunciones de la Sección 121.195(b)), el avión con el peso previsto a la hora de arribo, pueda ejecutar un aterrizaje completo en el 70% de la distancia efectiva de pista para un avión propulsado por turbohélice y en el 60% de la distancia efectiva de pista para un avión propulsado por reactor; desde un punto a 50 pies sobre la intersección del plano de liberación de obstáculos con la pista. En el caso de un aeródromo de alternativa para el despegue, como está previsto en la Sección 121.617, podrá considerarse el alije de combustible y el consumo de combustible y lubricante para determinar el peso estimado a la hora de aterrizaje.

121.198 al 121. 205 Reservado.

121.207 Aviones provisoriamente certificados. Limitaciones de operación.

(a) Además de las limitaciones mencionadas en parte 91, Sección 91.317, las siguientes limitaciones son aplicables a la operación de aviones certificados provisoriamente por Explotadores Aéreos:

(1) Además de los tripulantes, cada Explotador puede trasladar en tal avión sólo aquellas personas listadas en 121.547(c) o quienes estén específicamente autorizados por el Explotador y la Autoridad Aeronáutica.

(2) Cada Explotador debe mantener un Libro de Registro de cada vuelo y llevar registros completos y precisos de cada inspección hecha y todo el mantenimiento realizado al avión. El Explotador debe mantener el Libro con los registros dispuestos en esta Sección disponible para el fabricante y la Autoridad Aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE J - REQUERIMIENTOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD

Sección

121.211 Aplicación.

121.213 Requerimientos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.

121.215 Interiores de cabina.

121.217 Puertas internas.

121.219 Ventilación.

121.221 Protección contra incendio.

121.223 Pruebas de cumplimiento con la Sección 121.221.

121.225 Fluido deshielador de hélice.

121.227 Distribución de las líneas de presión del sistema de alimentación cruzada (cross-feed)

121.229 Ubicación de los tanques de combustible.

121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible.

121.233 Líneas y conexiones de combustible en zonas con riesgo de fuego

121.235 Válvulas de combustible.

121.237 Líneas y conexiones de aceite en zonas con riesgo de fuego designadas.

121.239 Válvulas de aceite.

121.241 Drenajes del sistema de aceite.

121.243 Líneas de venteo de los motores.

121.245 Parallamas.

121.247 Construcción del parallamas.

121.249 Capós.

121.251 Tabique de la Sección de accesorios del motor.

121.253 Protección contra el fuego de la planta de poder.

121.255 Fluidos Inflamables.

121.257 Medios de corte del suministro.

121.259 Líneas y conexiones.

121.261 Líneas de venteo y drenaje

121.263 Sistemas extintores de fuego

121.265 Agentes extintores de fuego

121.267 Alivio de presión en los contenedores de agentes extintores

121.269 Temperatura de los compartimientos en que se encuentran los contenedores de agentes extintores

121.271 Materiales del sistema extintor de Incendios

121.273 Sistemas detectores de fuego

121.275 Detectores de fuego.

121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.

121.279 Control de la rotación del motor.

121.281 Independencia del sistema de combustible.

121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.

121.285 Transporte de carga en compartimientos de pasajeros.

121.287 Transporte de carga en los compartimientos de carga.

121.289 Tren de aterrizaje. Dispositivo de aviso auditivo.

121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia.

121.211 Aplicación

(a) Esta Subparte prescribe requerimientos especiales de aeronavegabilidad para todos los Explotadores.

121.213 Requerimientos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (c) de esta Sección, cada avión certificado según los requerimientos del Aero Bulletin 7A o de la Parte 4 de las Civil Air Regulations (CAR) de los Estados Unidos de América vigente hasta el 1º de noviembre de 1946, deberá satisfacer los requerimientos de aeronavegabilidad de las secciones 121.215 hasta 121.283 de esta Subparte. Asimismo, éstas secciones también son aplicables a todos aquellos aviones certificados según requerimientos de otros países que sean equivalentes a los mencionados y establezcan los mismos niveles de seguridad.

(b) Cada Explotador deberá cumplir con los requerimientos de la sección 121.285 hasta la sección 121.291 inclusive.

(c) Si la Autoridad Aeronáutica determina que para un modelo particular de aeronave usada en servicio de carga, el cumplimiento literal de todos los requerimientos bajo el párrafo (a) de esta Sección sería extremadamente difícil, y su cumplimiento no contribuiría materialmente con el objetivo pretendido, entonces la Autoridad Aeronáutica puede requerir el cumplimiento de solamente aquellos que sean necesarios para cumplimentar los objetivos básicos de esta Parte.

121.215 Interiores de cabina

(a) Excepto lo previsto en la Sección 121.312 de esta Parte, cada compartimiento usado por la tripulación o pasajeros debe cumplimentar los requerimientos de esta Sección.

(b) Los materiales deben ser al menos resistentes a la combustión súbita (flash resistant).

(c) Los recubrimientos de pared, techo y las cubiertas de umbrales, pisos y equipamiento deben ser resistentes a la combustión lenta (flame resistant).

(d) Cada compartimiento donde se permite fumar debe estar equipado con ceniceros que sean completamente removibles y los otros compartimientos deben llevar placas para prohibir fumar.

(e) Cada receptáculo para toallas usadas, papeles y desperdicios debe ser de material resistente al fuego y debe tener una cubierta u otros medios para contener posibles fuegos iniciados en el receptáculo.

121.217 Puertas internas

(a) En cualquier caso donde las puertas internas estén equipadas con ventiletes u otros medios de ventilación, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cerrar el flujo de aire a través de la puerta cuando sea necesario.

121.219 Ventilación

(a) Cada compartimiento de pasajeros o tripulación debe estar adecuadamente ventilado. La concentración de monóxido de carbono no puede ser mayor a una parte en 20.000 partes de aire, y no pueden encontrarse presentes vapores de combustible. En cualquier caso donde las divisiones entre compartimientos tengan ventiletes u otros medios que permitan fluir al aire entre dichos compartimientos, debe haber medios adecuados para que la tripulación pueda cortar el flujo de aire a través de las divisiones cuando sea necesario.

121.221 Protección contra incendio

(a) Cada compartimiento debe ser diseñado de tal manera que, cuando se utilice para el almacenaje de carga o equipajes cumpla con los siguientes requerimientos:

(1) En ningún compartimiento puede haber controles, cableado eléctrico, tuberías, equipos o accesorios que, ante un eventual daño o falla, puedan afectar la operación segura del avión a menos que el ítem esté adecuadamente aislado, protegido o cubierto de alguna forma para que este no pueda ser dañado por el movimiento de la carga en el compartimiento y para que, a su vez, ningún daño o falla del ítem pueda originar un peligro de incendio en el compartimiento.

(2) La carga o el equipaje no pueden interferir con el funcionamiento de los dispositivos de protección contra el fuego del compartimiento.

(3) Los materiales usados en la construcción de los compartimientos, incluyendo equipos de amarre, deben ser al menos resistentes a la combustión lenta.

(4) Cada compartimiento debe poseer medidas de salvaguarda contra el fuego de acuerdo a la clasificación fijada en los párrafos del (b) al (f) de esta Sección.

(b) Clase A: Los compartimientos de carga y equipajes son clasificados como Clase A si:

(1) En ese lugar fuera fácilmente localizado el fuego por un miembro de la tripulación que esté ubicado en su puesto; y

(2) Todas las partes del compartimiento son fácilmente accesibles en vuelo.

Debe estar disponible un extintor de fuego de mano en cada compartimiento Clase A.

(c) Clase B: Los compartimientos de carga y equipajes son están clasificados como Clase B si se provee acceso suficiente en vuelo para permitir a un miembro de la tripulación alcanzar efectivamente todos los sectores del compartimiento y su contenido con un extintor de mano y el compartimiento esté

diseñado de una forma tal que, cuando se utilizan los accesos previstos, no ingresen cantidades peligrosas de humo, llamas o agente extintor a los compartimientos de pasajeros o tripulación. Cada compartimiento Clase B debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe poseer un sistema separado detector de fuego o humo aprobado para alertar en los puestos de piloto o técnico de vuelo.

(2) Debe haber un extintor de fuego de mano disponible para el compartimiento.

(3) Debe estar tapizado o recubierto con material resistente al fuego, excepto que se puedan utilizar recubrimientos adicionales de material resistente a la combustión lenta durante el servicio.

(d) Clase C: Los compartimientos de carga y equipaje son clasificados como Clase C si no cumplen con los requerimientos para las categorías "A", "B", "D" o "E". Cada compartimiento Clase C debe cumplir con lo siguiente:

(1) Debe tener un sistema detector de fuego o humo aprobado separado para alertar en los puestos de piloto o técnico de vuelo.

(2) Debe tener incorporado un sistema de fuego de extinción aprobado que se controle desde los puestos de piloto o técnico de vuelo.

(3) Debe ser diseñado para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o agente extintor ingresen dentro de cualquier compartimiento ocupado por pasajeros o tripulación.

(4) Debe tener medios de control de la ventilación y circulación de aire dentro de cada compartimiento de manera tal que el agente extintor provisto pueda controlar cualquier fuego que comience dentro de ese compartimiento.

(5) Debe estar tapizado con material resistente al fuego excepto que se pueden utilizar recubrimientos adicionales de material resistente a la combustión lenta durante el servicio.

(e) Clase D: Los compartimientos de carga y equipaje son clasificados como Clase D si ellos están diseñados y construidos de forma tal que un principio de incendio que allí ocurra puede ser completamente confinado a en ese compartimiento sin arriesgar la seguridad del avión o de sus ocupantes. Cada compartimiento Clase D debe cumplir con lo siguiente;

(1) Debe poseer un medio para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos ingresen a cualquier compartimiento ocupado por la tripulación o pasajeros.

(2) Se debe controlar la ventilación y circulación dentro de cada compartimiento para que cualquier fuego que pudiera ocurrir en él no progrese más allá de los límites de seguridad.

(3) Debe ser completamente recubierto con materiales resistentes al fuego.

(4) Se debe tener en consideración el efecto de calentamiento dentro del compartimiento en las partes críticas adyacentes del avión.

(f) Clase E: Únicamente en aviones utilizados para el transporte de carga, el área de cabina puede ser clasificada como compartimiento Clase E. Cada compartimiento Clase E debe cumplir con lo siguiente:

(1) Se debe recubrir completamente con material resistente al fuego.

(2) Debe poseer un sistema separado de detección de humo o fuego aprobado para dar alerta en los puestos de piloto o técnico de vuelo.

(3) Debe tener un medio para cerrar el flujo de aire de ventilación hacia o dentro del compartimiento, y los controles para esos medios deben ser accesibles a la tripulación en la cabina de vuelo.

(4) Debe poseer un medio para evitar que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos puedan ingresar en el compartimiento de la tripulación de vuelo.

(5) Las salidas de emergencia requeridas para la tripulación deben ser accesibles bajo todas las condiciones de carga.

121.223 Pruebas de cumplimiento con la Sección 121.221

(a) Se debe demostrar, mediante pruebas en vuelo, el cumplimiento con lo estipulado por la Sección 121.221 de esta Subparte en lo que se refiere a la accesibilidad a los compartimientos, la entrada de cantidades peligrosas de humo o agentes extintores dentro de los compartimientos ocupados por la tripulación o pasajeros, y la disipación del/los agente/s extintor/es en los compartimientos Clase C. Durante estos ensayos debe demostrarse que no ocurrirá ninguna operación inadvertida de los detectores de humo o fuego en otros compartimientos dentro del avión debido al fuego contenido en uno cualquiera de ellos, ya sea durante el tiempo en que se lo esté extinguiendo o después, a menos que el sistema de extinción inunde simultáneamente esos compartimientos.

121.225 Fluido deshielador de hélice

(a) Si es utilizado algún fluido combustible para deshelar la hélice el Explotador debe complimentar con la Sección 121.255 de esta Subparte.

121.227 Distribución de las líneas de presión del sistema de alimentación cruzada (cross-feed)

(a) Las líneas de presión de alimentación cruzada no pueden pasar a través de partes del avión utilizadas para el transporte de personas o carga a menos que:

(1) Exista un medio para permitir a la tripulación de vuelo cortar el suministro de combustible a esas líneas, o

(2) Las líneas estén confinadas en un recinto a prueba de fugas de combustible y vapores, que esté ventilado y con drenaje al exterior del avión.

Sin embargo, no se necesita utilizar tal recinto si esas líneas no tienen conexiones en, o dentro de, las áreas de carga o del personal y estén adecuadamente "ruteadas" o protegidas para prevenir daños accidentales.

(b) Las líneas que pueden ser aisladas del resto del sistema de combustible por medio de válvulas en cada extremo, deben incorporar medidas para permitir la liberación de las excesivas presiones que puedan producirse debido a la exposición, de estas líneas aisladas, a altas temperaturas.

121.229 Ubicación de los tanques de combustible

(a) Los tanques de combustible deben estar ubicados de la manera que lo establece la Sección 121.255 de esta Subparte.

(b) Ninguna parte del recubrimiento de la nacela del motor que esté ubicada inmediatamente detrás de una salida principal de aire del compartimiento del motor puede ser usada como pared de un tanque integral.

(c) Los tanques de combustible deben ser aislados de los compartimientos del personal por medio de recintos a prueba de fugas de combustible y vapores.

121.231 Conexiones y líneas del sistema de combustible

(a) Las líneas de combustible deben ser instaladas y aseguradas de manera tal que prevengan vibraciones excesivas, y soporten las cargas debidas a la presión de combustible y aceleraciones en vuelo.

(b) Las líneas conectadas a componentes del avión entre los cuales pueda haber movimiento relativo, deben incorporar provisiones para que las conexiones sean flexibles.

(c) Las conexiones flexibles en líneas que puedan estar bajo presión y sujetas a cargas axiales deben utilizar conjuntos de tubería flexibles en lugar de conexiones rígidos.

(d) La tubería flexible debe ser de un tipo aceptable o adecuado para cada aplicación en particular.

121.233 Líneas y conexiones de combustible en zonas con riesgo de fuego

(a) Las conexiones y las líneas de combustible en cada zona con riesgo de fuego deben cumplir con lo establecido en la Sección 121.259 de esta Subparte.

121.235 Válvulas de combustible

Cada válvula de combustible debe:

(a) Cumplir con la Sección 121.257 de esta Subparte.

(b) Tener topes físicos o indicadores adecuados en las posiciones "abierto" (ON) y "cerrado" (OFF), y

(c) Estar sujetas de forma tal que las cargas que resulten de sus operaciones o de condiciones por aceleración en vuelo no se transmitan a las líneas conectadas a la/s válvula/s.

121.237 Líneas y conexiones de aceite en zonas con riesgo de fuego designadas

(a) Las líneas de aceite y sus conexiones en cada zona con riesgo de fuego deben cumplir con la Sección 121.259 de esta Subparte.

121.239 Válvulas de aceite

(a) Cada válvula de aceite debe:

(1) Cumplir con la Sección 121.257 de esta Subparte.

(2) Tener topes físicos o indicadores adecuados en las posiciones "abierto" (ON) y "cerrado" (OFF), y

(3) Estar sujetas de forma tal que las cargas que resulten de su operación o de condiciones por aceleración en vuelo no se transmiten a las líneas conectadas a la/s válvula/s.

(b) El cerrado de una válvula "shutoff" de aceite significa que no debe impedir la puesta en bandera de la hélice, a menos que sean incorporadas medidas equivalentes por seguridad.

121.241 Drenajes del sistema de aceite

(a) Se deben proveer drenajes accesibles que tengan incorporados medios manuales o automáticos para trabarse en la posición cerrado, con el fin de permitir un drenaje seguro de todo el aceite del sistema.

121.243 Líneas de venteo de los motores

(a) Las líneas de venteo de los motores deben ser dispuestas de forma tal que el vapor de agua condensado, el que pueda congelarse y obstruir la línea, no se acumule en ningún punto de la misma.

(b) Las líneas de venteo del motor deben descargar en un lugar del avión que no constituya un peligro de incendio en el caso de una pérdida espumosa, y también, para que el aceite que salga de la línea no incida en el parabrisas del piloto.

(c) Las líneas de venteo del motor no pueden descargar dentro del sistema de admisión de aire del mismo.

121.245 Parallamas

(a) Cada motor, unidad auxiliar de potencia, calentador del encendido de combustible, u otros elementos del equipamiento de combustión que fueran a ser utilizados en vuelo, deben estar aislados del resto de la aeronave por medio de parallamas o cubiertas protectoras, o por otros medios equivalentes.

121.247 Construcción del parallamas

Cada parallamas y cubierta protectora debe:

(a) Estar hecho de forma tal que no puedan pasar desde el compartimiento del motor a otras partes del avión cantidades peligrosas de aire, fluidos o llamas.

(b) Tener todos los orificios del parallamas o de la cubierta protectora sellados con virolas ("grommet"), bujes, o conexiones del parallamas que sean resistentes al fuego y de ajuste apretado.

(c) Estar hechos de material a prueba de fuego.

(d) Estar protegido contra la corrosión.

121.249 Capós

(a) Los capós deben estar hechos y sujetos de forma tal de resistir las fuerzas de inercia debidas a vibraciones, y las cargas aerodinámicas a las cuales pueden estar sometidos normalmente.

(b) Deben establecerse medidas para permitir el drenaje completo y rápido de los capots en actitudes normales en vuelo y en tierra. Los drenajes no deben descargar en lugares que constituyan un peligro de incendio. Las partes de los capós que estén sujetas a altas temperaturas por estar cerca de partes del sistema de escape, o por la incidencia de los gases de escape, deben ser hechos de materiales a prueba de fuego. A menos que se especifique de otra forma en estas Regulaciones, todas las partes de los capós deben ser hechas de materiales que sean por lo menos resistentes al fuego.

121.251 Tabique de la Sección de accesorios del motor

(a) A menos que se pueda demostrar una protección equivalente mediante otros medios, se deberá proveer un tabique que cumpla con la Sección 121.247 de esta Subparte en motores refrigerados por aire a fin de aislar la Sección de potencia del motor y todas las partes del sistema de escape y del compartimiento de accesorios del motor.

121.253 Protección contra el fuego de la planta de poder

(a) Las zonas con riesgo de fuego, se deberán proteger cumpliendo con las secciones 121.255 a 121.261, inclusive, de esta Subparte.

(b) Las zonas con posibilidad de fuego son:

(1) Las secciones de accesorios del motor.

(2) Las instalaciones en las que no se provee aislamiento entre el motor y el compartimiento de accesorios; y

(3) Las áreas que contienen la Unidad de Potencia Auxiliar, calefactor de encendido de combustible, y otros equipos de combustión.

121.255 Fluidos inflamables

(a) Ningún tanque o reservorio, que sea parte de un sistema que contiene líquidos o gases inflamables, podrá ser colocado en las zonas de posibilidad de fuego, excepto cuando el fluido contenido, el diseño del sistema, los materiales usados en los tanques, los medios para cortar el suministro y las conexiones, cañerías y controles, provean un nivel de seguridad equivalente.

(b) Se deberá proveer al menos 12,70 mm (1/2") de separación entre cualquier tanque o reservorio y un parallamas o cubierta protectora que aisle una zona con riesgo de fuego.

121.257 Medios de corte del suministro

(a) Cada motor debe tener un medio para cortar el suministro de fluidos o, prevenir de otro modo que cantidades peligrosas de combustible, aceite, anticongelante, y otros fluidos inflamables fluyan dentro, entre o a través de cualquier zona con riesgo de fuego. Sin embargo, no se necesita proveer estos medios para cortar el flujo en las líneas que son una parte integral de un motor.

(b) Los medios de corte de suministro deben permitir una secuencia de operación de emergencia que sea compatible con la operación de emergencia de otros equipos, tales como la puesta en bandera de hélice, para facilitar el rápido y efectivo control del fuego.

(c) Los medios de corte de suministro deben estar localizados fuera de las zonas con posibilidad de fuego, a menos que se los provea de medidas de seguridad equivalentes, y deben demostrar que no drenarán cantidades peligrosas de fluidos inflamables dentro de cualquier zona con posibilidad de fuego luego del corte.

(d) Se deben tomar previsiones adecuadas para prevenir la operación inadvertida de los medios de corte y que sea posible para la tripulación la reapertura de las válvulas de corte después que las mismas hayan sido cerradas.

121.259 Líneas y conexiones

(a) Cada línea, y sus conexiones, que esté ubicada en una zona con riesgo de fuego, y que si esta transporte fluidos inflamables o gases a presión, o esté sujeta directamente al motor, o a movimientos relativos entre los componentes (excepto las líneas y conexiones que forman parte integral del motor), deberá ser flexible y resistente al fuego, con extremos removibles colocados de fábrica, u otras conexiones resistentes al fuego aprobadas.

(b) Las líneas y conexiones que no estén sujetas a presión o movimiento relativo entre componentes, deberán ser de material resistente al fuego.

121.261 Líneas de venteo y drenaje

(a) Todas las líneas de venteo y drenaje y sus conexiones, que estén ubicadas en una zona con riesgo de fuego deben, si ellas transportan fluidos inflamables o gases, cumplir con la Sección 121.259 de esta Subparte, cuando la Autoridad Aeronáutica determine que la rotura o daño de cualquier línea de drenaje o venteo puede resultar en un peligro de incendio.

121.263 Sistemas extintores de fuego

(a) Excepto que el Explotador demuestre que se provee una protección equivalente contra la destrucción del avión en caso de incendio, por medio de materiales a prueba de fuego en la barquilla y en otros componentes que pueden estar expuestos a llamas, se debe proveer sistemas extintores de incendio para atender a todas las zonas con posibilidad de fuego.

(b) Los materiales en el sistema extintor de fuego no deben reaccionar químicamente con el agente extintor de tal forma que resulte peligroso.

121.265 Agentes extintores de fuego

(a) Únicamente bromuro de metilo, dióxido de carbono, u otro agente que haya demostrado proveer una acción extintora equivalente puede ser utilizado como un agente extintor de fuego.

Si se utiliza bromuro metilo o cualquier otro agente tóxico, se deben tomar las medidas necesarias para prevenir que ingresen concentraciones peligrosas de fluidos o vapores de fluidos a cualquier compartimiento de personas tanto por causa de pérdidas durante la operación normal del avión, como por causa de la descarga del agente extintor en tierra o en vuelo cuando existe un defecto en el sistema extintor. Si se usa un sistema con bromuro de metilo, los contenedores deben ser cargados con el agente seco y sellados por el fabricante del extintor o alguna otra persona que utilice un equipo satisfactorio de recarga. Si se usa dióxido de carbono, debe ser imposible descargar dentro de los compartimientos de personas cantidades suficientes de gas como para crear un peligro de sofocación a los ocupantes.

121.267 Alivio de presión en los contenedores de agentes extintores

(a) Los contenedores de agentes extintores deben estar provistos de un dispositivo de alivio de presión para prevenir su explosión a causa de una presión interna excesiva. La línea de descarga desde la conexión de alivio debe finalizar fuera de la aeronave en un lugar conveniente para la inspección en tierra. Debe colocarse en el extremo de descarga de la línea un instrumento que dé una indicación visual cuando el contenedor se haya descargado.

121.269 Temperatura de los compartimientos en que se encuentran los contenedores de agentes extintores

(a) Se deben tomar precauciones para asegurar que los contenedores de agentes extintores sean ubicados en lugares donde se puedan mantener temperaturas razonables para el uso efectivo del sistema de extinción.

121.271 Materiales del sistema extintor de incendios

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada componente del sistema de extinción de incendio que esté en una zona con riesgo de fuego debe ser construido de materiales a prueba de fuego.

(b) Las conexiones que estén sujetas a movimientos relativos entre componentes de la aeronave deben ser hechas de material flexible que sean al menos resistentes al fuego y estén ubicadas de forma tal que se minimice la posibilidad de falla.

121.273 Sistemas detectores de fuego

(a) Se deben proveer suficientes detectores de fuego de acción rápida en cada zona con riesgo de fuego para asegurar la detección de cualquier fuego que pueda ocurrir en esa zona.

121.275 Detectores de fuego

(a) Los detectores de fuego deben estar contruidos e instalados de una forma tal que asegure que sean capaces de resistir, sin fallas, todas las cargas por vibración, de inercia y otras cargas a las cuales pueden estar sujetos. Los detectores de fuego no deben ser afectados por la exposición a vapores, aceite, agua u otros fluidos que puedan estar presentes.

121.277 Protección contra el fuego de otros componentes del avión.

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, todas las superficies del avión que se encuentren por detrás de las barquillas en un área de un diámetro igual al de barquilla a ambos lados de su línea central deben ser hechas de materiales que sean al menos resistentes al fuego (fire resistant).

(b) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a las superficies de cola que se utilizan detrás de las barquillas a menos que la configuración dimensional del avión sea tal que las superficies de cola puedan ser afectadas rápidamente por el fuego, las llamas o las chispas emanadas desde zonas con riesgo de fuego o desde el compartimiento del motor de cualquier barquilla.

121.279 Control de la rotación del motor

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada avión debe tener medios individuales para la detención y reinicio de la rotación de cualquier motor en vuelo.

(b) En el caso de instalaciones de motores a turbina, sólo se necesita proveer un medio de detención de la rotación sólo si la Autoridad Aeronáutica determina que la rotación puede poner en peligro la seguridad del avión.

121.281 Independencia del sistema de combustible

(a) Cada sistema de combustible del avión debe estar dispuesto de forma tal que la falla de uno cualquiera de sus componentes no resulte en la pérdida irreparable de la potencia de más de un motor.

(b) Si el Explotador demuestra que el sistema de combustible incorpora características que proveen una seguridad equivalente, entonces no necesitará proveer un tanque de combustible separado para cada motor.

121.283 Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire

(a) En cada avión se debe proveer medios para prevenir el mal funcionamiento de cada motor debido a la acumulación de hielo en el sistema de admisión de aire del mismo.

121.285 Transporte de carga en compartimientos de pasajeros

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) o (c) de esta Sección, ningún Explotador puede llevar carga en el compartimiento de pasajeros de un avión.

(b) La carga puede ser llevada en cualquier lugar del compartimiento de pasajeros si la misma es colocada en un contenedor de carga aprobado que cumpla con los siguientes requerimientos:

(1) El contenedor debe soportar los factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos del avión en los cuales el contenedor se instale, multiplicado por un factor de 1,15, utilizando la suma del peso del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar.

(2) Debe estar claramente marcado sobre el contenedor el peso máximo de carga aprobado que puede llevar y cualquier instrucción necesaria para asegurar la distribución correcta del peso dentro del mismo.

(3) El contenedor no puede ejercer un peso sobre el piso u otra estructura del avión que exceda las limitaciones de carga de esa estructura.

(4) El contenedor debe estar sujeto a las guías de los asientos o a la estructura del piso del avión, y su fijación debe soportar los factores de carga y las condiciones de aterrizaje de emergencia aplicables a los asientos de pasajeros del avión en los cuales el contenedor se instale, multiplicado ya sea por el factor 1,15 o por el factor de fijación del asiento especificado para el avión (el que resulte mayor) utilizando el peso combinado del contenedor y el peso máximo de la carga que el mismo puede llevar.

(5) El contenedor no puede ser instalado en una posición que restrinja el acceso a, o el uso de, cualquier salida de emergencia requerida, o del pasillo en el compartimiento de pasajeros.

(6) El contenedor debe estar completamente cerrado y hecho de material que sea al menos resistente a la combustión lenta.

(7) Se deben proveer medios de embalaje adecuados dentro del contenedor para prevenir el desplazamiento de la carga bajo condiciones de aterrizaje de emergencia.

(8) El contenedor no puede ser instalado en una posición que perturbe la visión de cualquier pasajero de las señales de "cinturón de seguridad" o "no fumar" o cualquier señal de salida requerida, a menos que se provean una señal auxiliar u otro medio aprobado para la correcta notificación a los pasajeros.

(c) La carga puede ser llevada detrás de un mamparo o divisor en cualquier compartimiento de pasajeros, siempre que la misma esté sujeta de forma tal que pueda soportar los factores de carga dados en la Sección 25.561 (b) (3) de la Parte 25 y sea cargada como sigue:

(1) Sea asegurada apropiadamente por medio de un cinturón de seguridad u otro soporte que tenga suficiente resistencia para eliminar el movimiento bajo toda condición, en tierra o en vuelo, normalmente anticipable.

(2) Sea embalada o cubierta de manera tal de evitar un posible daño a las personas ocupantes del compartimiento de pasajeros.

(3) No imponga ninguna carga sobre los asientos o estructura del piso que exceda la limitación de carga dada por el fabricante para estos componentes.

(4) Su ubicación no restrinja el acceso a, o el uso de, cualquiera de las salidas regulares o de emergencia requeridas, o del pasillo en el compartimiento de pasajeros.

(5) Su ubicación no perturbe la visión de ningún pasajero de los avisos de "no fumar" o "cinturón de seguridad", o cualquier señal de salida de emergencia requerida, a menos que se provean señales auxiliares u otros medios para la correcta notificación a los pasajeros.

121.287 Transporte de carga en los compartimientos de carga

(a) Cuando se lleve carga en compartimientos de carga que por su diseño requieran el ingreso de un tripulante en el caso de tener que extinguir cualquier fuego que pueda ocurrir durante el vuelo, la carga debe ser dispuesta de una manera tal que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimiento con el contenido de un extintor de fuego de mano.

121.289 Tren de aterrizaje. Dispositivo de aviso auditivo

(a) Excepto para aviones que cumplan los requerimientos de la sección 25.729 de ésta Regulación vigente a partir del 06 de enero de 1992 inclusive, cada avión debe tener un dispositivo auditivo de advertencia de tren de aterrizaje que funcione continuamente bajo las siguientes condiciones:

(1) Para aviones con una posición establecida de flaps para aproximación, siempre que los flaps sean extendidos más allá de la posición máxima para la configuración certificada de ascenso por aproximación frustrada según el manual de vuelo y cuando el tren de aterrizaje no esté completamente extendido y trabado.

(2) Para aviones sin una posición de flaps de ascenso por aproximación frustrada establecida, siempre que el flap sea extendido más allá de la posición en la cual es normalmente realizada la extensión del tren de aterrizaje y el mismo no está completamente desplegado y trabado.

(b) El sistema de advertencia requerido por el párrafo (a) de esta Sección:

(1) No puede tener un corte manual.

(2) Debe ser adicional al dispositivo accionado por los aceleradores instalado según los requerimientos de aeronavegabilidad de la certificación tipo; y

(3) Puede utilizar cualquier parte del sistema accionado por los aceleradores, incluyendo el dispositivo auditivo de advertencia.

(c) La unidad sensora de posición de flaps puede ser instalada en cualquier lugar adecuado del avión.

121.291 Demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia

(a) Con excepción de lo previsto en el párrafo (a)(1) de esta Sección, cada Explotador que opere aviones con una capacidad de 44 asientos o más para ser usados en el transporte de pasajeros, deberá efectuar una demostración real del procedimiento de evacuación de emergencia de acuerdo con el párrafo (a) del Apéndice D de esta Parte, demostrando que es posible la evacuación de la máxima capacidad de pasajeros, incluyendo la tripulación, en un tiempo de 90 segundos o menos.

(1) No es necesario llevar a cabo una demostración real si ha sido demostrado en el tipo y modelo de avión el cumplimiento de este párrafo a partir del 24 de octubre de 1967 inclusive o durante la certificación tipo original de acuerdo con FAR 25.803 de los Estados Unidos de América, después del 1° de diciembre de 1978.

(2) Cualquier demostración con pasajeros efectuada después del 27 de setiembre de 1993, deberá estar de acuerdo con el párrafo (a) del Apéndice D de estas Regulaciones vigente a partir de esa fecha inclusive o, de acuerdo con la sección 25.803 vigente a partir de esa fecha inclusive.

(b) Cada Explotador que opere aviones con una capacidad de 44 asientos o más para ser usados en el transporte de pasajeros, deberá realizar una demostración del procedimiento de evacuación parcial de acuerdo con el párrafo (c) de esta Sección en las siguientes situaciones:

(1) Comienzo de las operaciones de transporte de pasajeros con un tipo y modelo de avión determinado, si el Explotador no ha realizado una demostración según el párrafo (a) de esta Sección.

(2) Cambio en el número, ubicación, tareas o en los procedimientos de evacuación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) requeridos por la Sección 121.391: o

(3) Cambio del número, ubicación, tipo de salidas de emergencia o tipo de mecanismo de apertura en las salidas de emergencia disponibles para la evacuación.

(c) Durante la demostración parcial el Explotador deberá:

(1) Demostrar la efectividad de sus procedimientos y del entrenamiento de sus tripulantes durante una evacuación de emergencia, sin pasajeros, observada por la Autoridad Aeronáutica, en el cual los TCP para ese tipo y modelo de avión actúan usando los procedimientos operativos de la aerolínea, abriendo 50% de salidas de emergencia ubicadas al nivel del piso y un 50% de salidas de emergencia que no estén al nivel del piso, cuya apertura por un TCP está definida como una función de evacuación de emergencia en la Sección 121.397. Se demostrará también el despliegue del 50% de los toboganes de evacuación correspondientes a las salidas utilizadas. Las salidas y rampas de evacuación serán seleccionadas por el inspector de la Autoridad Aeronáutica y deberán estar listas para ser utilizadas dentro de los 15 segundos.

(2) Solicitar y obtener la aprobación de la Autoridad Aeronáutica correspondiente antes de realizar la demostración.

(3) Utilizar en la demostración Tripulantes de Cabina de Pasajeros que hayan sido seleccionados al azar por un Inspector de la Autoridad Aeronáutica y que hayan completado el programa de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el tipo y modelo de avión en el cual se ha de efectuar la demostración y hayan pasado una evaluación teórica o práctica de emergencias y manejo de equipos; y

(4) Solicitar y obtener la aprobación de la Autoridad Aeronáutica antes de comenzar las operaciones con ese tipo y modelo de avión.

(d) Cada Explotador que opere o proponga operar uno o más aviones en operaciones extendidas sobre agua o que se le requiera tener cierto equipo según la Sección 121.339, deberá demostrar, por medio de un amaraje forzoso simulado ejecutado de acuerdo con el párrafo (b) del Apéndice D de esta Parte, que tiene la capacidad para cumplir eficientemente con sus procedimientos de evacuación durante un amaraje forzoso.

(e) Cuando una demostración de amaraje ha sido realizada de acuerdo con el párrafo (d) de ésta sección para un tipo y modelo de avión de un Explotador certificado según esta Parte, los requerimientos de los párrafos (b)(2), (b)(4) y (b)(5) del Apéndice "D" de esta Parte, han sido cumplidos cuando cada balsa es removida de su alojamiento, es lanzada e inflada (o un tobogán es inflado) y los tripulantes asignados a dicha balsa han instruido a los evacuados sobre el uso de cada uno de los ítems del equipamiento de emergencia de dichas balsas. La balsa o tobogán a ser inflados serán seleccionados por el inspector de la Autoridad Aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE K - REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTO E INSTRUMENTOS

Sección

121.301 Aplicación.

121.303 Equipamientos e instrumentos del avión.

121.305 Equipamientos de navegación y vuelo.

121.306 Equipos electrónicos portátiles abordó.

121.307 Instrumentos de motor.

121.308 Protección de fuego para lavatorio.

121.309 Equipamiento de emergencia.

121.310 Equipamiento de emergencia adicional.

121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombros.

121.312 Materiales para interiores de compartimientos

121.313 Equipamiento diverso.

121.314 Compartimiento de carga y equipaje.

121.315 Procedimientos de chequeos de cabina de mando.

121.316 Tanques de combustible.

121.317 Información a los pasajeros.

121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.

121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.

121.321 Transmisor de localización de emergencia. (ELT).

121.323 Instrumentos y equipamientos para operaciones nocturnas.

121.325 Instrumentos y equipamientos para operaciones bajo IFR.

121.327 Oxígeno suplementario: aviones propulsados por motor alternativo.

121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia. Aviones potenciados a turbina.

121.331 Requerimientos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: aviones propulsados por motor alternativo.

121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios; aviones potenciados a turbina con cabina presurizada.

121.335 Equipamientos estándares.

121.337 Equipamiento de protección para respiración.

121.339 Equipamientos de emergencias para operaciones prolongadas sobre espejos de agua.

121.340 Medios de flotación de emergencia.

121.341 Equipamiento para operaciones en condiciones de formación de hielo.

121.342 Sistema de indicación de calefacción del tubo pitot.

121.343 Registradores de vuelo. Grabaciones digitales de datos de vuelo (DFDR) para aeronaves de categoría de transporte.

121.345 Equipamiento de radio.

121.347 Equipamiento de radio para operar bajo reglas VFR en rutas navegables por referencias.

121.349 Equipo de radio para operaciones por reglas IFR sobre rutas no navegadas por referencias o para operaciones IFR.

121.351 Reservado.

121.353 Equipamiento de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas; operaciones internacionales y suplementarias.

121.354 Reservado.

121.355 Equipamiento para operaciones en las cuales se usan medios de navegación especializados.

121.356 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión. (ACAS/TCAS)

121.357 Requerimientos del equipamiento de radar meteorológico de abordó.

121.358 Requerimientos de equipamiento del sistema de alarma de cortantes de vientos a baja altitud.

121.359 Grabador de Voces de Cabina.

121.360 Sistema de alerta de proximidad a tierra (GPWS)

121.301 Aplicación

Esta Subparte prescribe los requerimientos de instrumentos y equipamiento para todos los Explotadores.

121.303 Equipamiento e instrumentos del avión

(a) A menos que se especifique de otro modo, los requerimientos de instrumentos y equipamiento de esta Subparte se aplican a todas las operaciones bajo esta Parte.

(b) Los instrumentos y equipamiento requeridos por las Secciones 121.305 a 121.359 y 121.803 de esta Subparte deben ser aprobados e instalados de acuerdo con los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables a ellos.

(c) Cada indicador de velocidad del aire debe estar calibrado en Km. /h. o en Nudos, y cada limitación de velocidad del aire e ítem de información relacionada incluidos en el Manual de Vuelo y las placas pertinentes deben estar expresados en Km. /h o en Nudos.

(d) Excepto lo dispuesto en las Secciones 121.627(b) y 121.628 de esta Parte, ninguna persona puede proceder al despegue de un avión a menos que los siguientes instrumentos y equipamiento estén operativos:

(1) Instrumentos y equipamiento requeridos para cumplir con los requerimientos de aeronavegabilidad bajo los cuales el avión obtuvo su certificado tipo, y según lo requerido por las Secciones 121.213 a 121.283 y 121.289 de esta Parte.

(2) Instrumentos y equipamiento especificados en las Secciones 121.305 a 121.321, 121.359, 121.360 y 121.803 de esta Parte para todas las operaciones, y los instrumentos y equipamiento especificados en las Secciones 121.323 a 121.351 de esta Subparte para la clase de operación indicada, siempre que esos ítems no estén ya requeridos por el párrafo (d) (1) de esta Sección.

121.305 Equipamientos de navegación y vuelo

Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté equipado con los siguientes instrumentos y equipamiento de navegación y vuelo:

(a) Un sistema indicador de velocidad del aire con tubo Pitot calefaccionado, o medios equivalentes para prevenir su mal funcionamiento debido a la formación de hielo.

(b) Un altímetro sensitivo.

(c) Un reloj con segundero, (o equivalente aprobado).

(d) Un indicador de temperatura de aire exterior.

(e) Un indicador giroscópico de rolido y cabeceo (horizonte artificial)

(f) Un indicador giroscópico de velocidad de giro (rate of turn) combinado con un indicador integral de giro y ladeo (turn and bank), excepto que solo se requiera un indicador de deslizamiento (slip skid) cuando un tercer sistema de instrumentos de actitud utilizable a lo largo de actitudes de vuelo de 360° de rolido y cabeceo esté instalado de acuerdo con el párrafo (k) de esta Sección.

(g) Un indicador giroscópico de dirección (giro direccional o equivalente).

(h) Un compás magnético.

(i) Un indicador de velocidad vertical (variómetro).

(j) En los aviones descriptos en este párrafo, además de dos indicadores de rolido y cabeceo (horizonte artificial), para uso en cada puesto de pilotaje, un tercero de estos instrumentos debe estar instalado de acuerdo con el párrafo (k) de esta Sección:

(1) En cada avión potenciado a turbina.

(2) En cada avión propulsado por turbohélice con una configuración de asientos de pasajeros, más de 30 asientos, excluyendo los asientos de la tripulación, o una capacidad de carga útil de más de 3400 Kg. (7500 lb).

(k) Cuando se requiera, de acuerdo con el párrafo (j) de esta Sección, un tercer indicador giroscópico de rolido y cabeceo (Horizonte Artificial) que:

(1) Esté energizado desde una fuente independiente del sistema de generación de energía eléctrica;

(2) Continúe operando de manera confiable por un mínimo de 30 minutos después de la falla total del sistema de generación de energía eléctrica;

(3) Opere independientemente de cualquier otro sistema indicador de actitud;

(4) Esté operativo sin ser activado manualmente, después de la falla total del sistema de generación de energía eléctrica;

(5) Esté ubicado en el panel de instrumentos en una posición aceptable para la Autoridad Aeronáutica, de manera tal que sea perfectamente visible y sea de fácil acceso para cada piloto desde su puesto y

(6) Esté apropiadamente iluminado durante todas las fases de la operación.

121.306 Equipos electrónicos portátiles de a bordo.

(a) Excepto lo previsto en párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar, ni ningún Explotador o piloto al mando puede permitir la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil en cualquier avión civil matriculado en la República Argentina que se encuentre operando bajo esta Parte.

(b) El párrafo (a) de esta Sección no es aplicable para:

(1) Grabadores de voz portátiles.

(2) Audífonos.

(3) Marcapasos.

(4) Máquinas de afeitar eléctricas; o

(5) Cualquier otro dispositivo electrónico portátil que el Explotador haya determinado que no causará interferencia con los sistemas de comunicaciones o navegación del avión en el cual va a ser utilizado.

(c) La determinación requerida por el párrafo (b) (5) de esta Sección deberá ser realizada por el Explotador operando el dispositivo que en particular va a ser utilizado.

121.307 Instrumentos de motor

A menos que la Autoridad Aeronáutica permita o requiera diferentes instrumentos para aviones potenciados a turbina para proveer un nivel de seguridad equivalente, ninguna persona puede conducir operaciones según esta Parte sin los siguientes instrumentos de motor:

(a) Un indicador de temperatura de aire del carburador para cada motor.

(b) Un indicador de temperatura de cabeza de cilindro para cada motor refrigerado por aire.

(c) Un indicador de presión de combustible para cada motor.

(d) Un flujómetro o un indicador de relación de mezcla de combustible para cada motor que no esté equipado con un control automático de relación de mezcla según la altura.

(e) Un medio para indicar la cantidad de combustible en cada tanque a ser usado.

(f) Un indicador de presión de admisión (manifold pressure) para cada motor.

(g) Un indicador de presión de aceite para cada motor.

(h) Un indicador de cantidad de aceite para cada tanque de aceite, cuando se usa una fuente de transferencia o suministro de aceite de reserva separado.

(i) Un indicador de temperatura del aceite de cada motor.

(j) Un tacómetro para cada motor.

(k) Un dispositivo independiente de alerta de presión de combustible para cada motor, o un dispositivo de alerta maestro para todos los motores, con un medio para aislar los circuitos de alerta individuales del dispositivo de alerta maestro.

(l) Un dispositivo para cada hélice reversible, para indicar al piloto cuándo la hélice está en reversa, que cumpla con lo siguiente:

(1) El dispositivo puede ser accionado en cualquier punto del ciclo de reversa entre la posición tope de paso mínimo normal y la correspondiente al paso máximo para la reversa, pero este no puede mostrar indicación en la posición tope de paso mínimo normal o por encima de ella.

(2) La fuente de indicación debe ser accionada por el ángulo de pala de la hélice o responder directamente a éste.

121.308 Protección de fuego para lavatorio

(a) Ninguna persona puede operar un avión según esta Parte a menos que el lavatorio del avión esté equipado con un sistema detector de humo, o su equivalente, que provea una luz de alarma en el puesto de pilotaje o provea una luz de alarma y/o audio-alarma en la cabina de pasajeros la cual debería ser rápidamente detectada por un TCP, teniendo en consideración la distribución de los asistentes de vuelo a lo largo del compartimiento de pasajeros durante las distintas fases de vuelo.

(b) Ninguna persona puede operar un avión según esta Parte a menos que cada lavatorio en el avión esté equipado con un extintor de fuego incorporado para cada receptáculo de residuos, toallas, papeles o residuos localizados dentro del lavatorio. El extintor de fuego equipado deberá accionarse en forma automática dentro de cada receptáculo ni bien se inicie un fuego en dicho receptáculo.

121.309 Equipamiento de emergencia

(a) General: Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté equipado con el equipamiento de emergencia listado en esta Sección y en la Sección 121.310 de esta Subparte.

(b) Cada ítem del equipamiento de emergencia y de flotación listado en esta Sección y en las Secciones 121.310, 121.339 y 121.340 de esta Subparte:

(1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con las inspecciones periódicas establecidas en las especificaciones de operación para asegurar que se mantenga en servicio y esté disponible inmediatamente para cumplir los propósitos de emergencia pretendidos.

(2) Debe ser fácilmente accesible para la tripulación y, en cuanto al equipamiento ubicado en el compartimiento de pasajeros, debe ser de fácil acceso para éstos.

(3) Debe estar claramente identificado y marcado para indicar su método de operación debiéndose utilizar para ello, al menos el idioma español; y

(4) Cuando se transporte en un compartimiento o contenedor, se debe identificar el contenido de dicho contenedor o compartimiento, al menos en idioma español, y además el contenedor o el compartimiento, o el ítem en sí mismo, debe marcarse con la fecha de la última inspección.

(c) Extintores de fuego manuales para los compartimientos de tripulación, pasajeros, carga y de galleys

Se deben proveer extintores de fuego manuales, de un tipo aprobado, en los compartimientos de tripulación, de pasajeros, carga y galleys de acuerdo con lo siguiente:

(1) El tipo y cantidad de agentes extintores debe ser apropiado para la clase de fuego que es probable que se produzca en el compartimiento donde el extintor se va a usar y para compartimientos de pasajeros deben ser diseñados para minimizar los riesgos de concentración de gases tóxicos.

(2) Compartimientos de carga. Al menos un extintor de fuego manual, debe ser colocado convenientemente en cada compartimiento de carga clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo.

(3) Compartimientos de galleys. Al menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente ubicado para su uso en cada galley localizado en cada compartimiento distinto a los compartimientos de pasajeros, carga o tripulación.

(4) Compartimiento de la tripulación de vuelo. Al menos un extintor de fuego manual debe ser convenientemente colocado en la cabina de vuelo para uso de la tripulación de vuelo.

(5) Compartimientos de pasajeros. Se deben colocar, convenientemente, extintores de fuego de mano para ser utilizados en los compartimientos de pasajeros y cuando son requeridos 2 o más, éstos deben estar distribuidos uniformemente a través de cada compartimiento. Se deben proveer los extintores de fuego de mano en los compartimientos de pasajeros como sigue:

(i) Para aviones con capacidad para acomodar más de 30 pero menos de 61 pasajeros, por lo menos 2 (dos).

(ii) Para aviones con capacidad para acomodar más de 60 pasajeros, deben poseer por lo menos el número de extintores de fuego de mano que figura en la siguiente tabla:

MINIMA CANTIDAD DE EXTINTORES DE FUEGO DE MANO	
capacidad de pasajeros sentados:	Matafuegos
61 hasta 200	3
201 hasta 300	4
301 hasta 400	5
401 hasta 500	6
501 hasta 600	7
601 o más	8

(6) No obstante los requisitos para la distribución uniforme de los extintores de fuego manuales como está indicado en el párrafo (c)(5) de esta Sección, para aquellos casos en que un galley está ubicado en un compartimiento de pasajeros, debe colocarse por lo menos un (1) extintor de fuego de mano, y el mismo debe estar convenientemente ubicado y fácilmente accesible para su uso en dicho galley.

(7) Por lo menos dos (2) de los extintores de fuego de mano requeridos, que se encuentran instalados en aviones de transporte de pasajeros, deben contener como agente extintor Halon 1211 (bromocloro fluorometano) o equivalente. Al menos uno de los extintores de mano en el compartimiento de pasajeros debe contener Halon 1211 o equivalente.

(d) Equipo de primeros auxilios y equipo médico de emergencia. En vuelos con pasajeros se deben proveer kits de primeros auxilios y equipamientos de emergencia médica de acuerdo con lo requerido en el Apéndice A de esta Parte

(e) Hachas. Todo avión debe estar equipado con un hacha.

(f) Megáfono. Cada avión que transporta pasajeros debe tener megáfonos portátiles energizados por batería o megáfonos fácilmente accesibles a la tripulación asignada para dirigir las evacuaciones de emergencia, instalados como sigue:

(1) Un megáfono en cada avión con una capacidad de más de 60 y menos de 100 pasajeros sentados, el que deberá estar ubicado en la posición más atrasada en la cabina de pasajeros, donde sea fácilmente accesible desde el asiento normal del TCP. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede otorgar un desvío a los requisitos de este subpárrafo si ésta determina que una ubicación diferente puede ser más útil para la evacuación de personas durante una emergencia.

(2) Dos megáfonos en la cabina de pasajeros, en cada avión con una capacidad de más de 99 asientos de pasajeros, instalado uno en la Parte delantera y otro en la posición más atrasada donde sería fácilmente accesible desde el asiento normal del auxiliar de a bordo.

121.310 Equipamiento de emergencia adicional

(a) Medios de evacuación de emergencia. Cada salida de emergencia de un avión terrestre que transporta pasajeros (que no esté sobre las alas), y que esté a más de 1,83 metros (6 pies) del suelo cuando el avión está en tierra con el tren de aterrizaje extendido, debe tener un medio aprobado para ayudar a los ocupantes en el descenso a tierra.

Los medios de ayuda para una salida de emergencia a nivel del piso deben ser toboganes del tipo autónomo o equivalente y estar diseñados para que:

(1) Se desplieguen y armen automática y concurrentemente con la apertura de la salida excepto que los medios de ayuda puedan armarse de una manera diferente cuando estén instalados en puertas de servicio clasificadas como salidas de emergencia y en puertas del compartimiento de pasajeros; y

(2) Se puedan armar dentro de los 10 segundos y es de una longitud tal que el extremo inferior se apoye por sus propios medios en el suelo después de la rotura de una o más patas del tren de aterrizaje.

Para cualquier avión cuya solicitud para el Certificado Tipo original fuera aceptada después del 30 de abril de 1972, se deben cumplir los requerimientos bajo los que fue certificado dicho avión.

Los medios de ayuda que se despliegan automáticamente, deben estar "armados" durante el carreteo, la carrera de despegue y el aterrizaje. Sin embargo, si la Autoridad Aeronáutica encuentra que el diseño de las salidas hace impracticable éste cumplimiento, puede otorgar una desviación a los requisitos de despliegue automático si los medios de ayuda se despliegan automáticamente cuando se accionan; y con respecto a las salidas de emergencia requeridas, si se lleva a cabo una demostración de evacuación de emergencia de acuerdo con los requisitos de la Sección 121.291 (a).

Este párrafo no se aplica a la salida de emergencia en la ventanilla trasera de aviones DC-3 operados con menos de 36 ocupantes, incluyendo miembros de la tripulación y menos de cinco (5) salidas autorizadas para el uso de pasajeros.

(b) Marcas interiores de salidas de emergencia. Cada avión utilizado para el transporte de pasajeros debe cumplir lo siguiente:

(1) Cada salida de emergencia de pasajeros, sus medios de acceso y sus medios de apertura deben estar claramente marcados. La identificación y ubicación de cada salida de emergencia de pasajeros debe ser reconocible desde una distancia igual al ancho de la cabina. Todas las leyendas deben estar escritas y ser entendibles al menos en idioma español. La ubicación de toda salida de emergencia de pasajeros debe ser indicada por señales visibles a los ocupantes que se aproximan por el pasillo principal de pasajeros. Debe haber señales ubicadas:

(i) Por encima del pasillo, cerca de cada salida de emergencia de pasajeros ubicada sobre las alas, o en otra ubicación en el techo si es más práctico debido a la baja altura del mismo.

(ii) Cerca de cada salida de emergencia a nivel del piso para pasajeros, excepto que una señal pueda servir para dos salidas si ambas pueden ser vistas fácilmente mediante esa señal; y

(iii) Sobre cada mamparo o tabique divisorio que impide la visión hacia adelante o hacia atrás, a lo largo de la cabina de pasajeros, para indicar las salidas de emergencias que estén más allá de dichos mamparos y que sean ocultas por ellos excepto que si esto no es posible la señal debe ser ubicada en otra ubicación apropiada.

(2) Cada marca de salida de emergencia de pasajeros y cada señal de ubicación debe cumplir lo siguiente:

(i) Para un avión cuya solicitud de Certificado Tipo fue presentada antes del 01 de mayo de 1972, cada marca de la salida de emergencia de pasajeros y cada señal de localización debe tener letras blancas de, al menos, 2,54 cm. (1 Pulgada) de alto en un fondo rojo de, al menos, 5,08 cm. (2 Pulgadas) de alto. Estos letreros pueden estar iluminados eléctricamente en su interior o tener iluminación propia por otros medios que no sean por energía eléctrica, con un brillo inicial de al menos 160 microlamberts. Los colores pueden ser invertidos en el caso de señales iluminadas internamente con energía eléctrica si esto incrementara la iluminación de la salida. En estos aviones, ninguna señal puede continuar siendo usada si su luminiscencia (brillo) decrece por debajo de 100 microlamberts. Los colores pueden ser cambiados si ello incrementa la iluminación de emergencia del compartimiento de pasajeros. No obstante, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar una desviación al requerimiento de 2 pulgadas de la base si encuentra que existen circunstancias especiales que hagan impracticable su cumplimiento y que la desviación propuesta provea un nivel equivalente de seguridad.

(ii) Para un avión cuya solicitud de Certificado Tipo fue presentada después del 30 de abril de 1972, cada marca de la salida de emergencia de pasajeros y cada señal de localización debe ser fabricada para cumplir los requerimientos de marcas interiores de salida de emergencia bajo los cuales el avión obtuvo su Certificado Tipo. En estos aviones, ninguna señal puede continuar siendo usada si su luminiscencia (brillo) decrece por debajo de 250 microlamberts.

(c) Iluminación de las marcas interiores de salidas de emergencia

Cada avión de transporte de pasajeros debe tener un sistema de iluminación de emergencia independiente del sistema de iluminación principal. Sin embargo, las fuentes de iluminación general de la cabina pueden ser comunes a ambos sistemas, el principal y el de emergencia, si el suministro de energía del sistema de iluminación de emergencia es independiente del suministro de energía del sistema de iluminación principal. El sistema de iluminación de emergencia debe:

(1) Iluminar cada marca y señal de ubicación de salida de pasajeros.

(2) Proveer suficiente iluminación general en la cabina de pasajeros de modo que la iluminación promedio, sea de, al menos, 0,05 candelas-pies cuando sea medida a intervalos de 1 m (40 pulgadas) a la altura de los apoya brazos de los asientos, en la línea central del pasillo principal de pasajeros.

(3) Para aviones que hayan obtenido el Certificado Tipo original después del 01 de enero de 1958, incluir la marcación de las vías de escape de emergencia en proximidad del suelo, que guíen a los pasajeros en caso de una evacuación de emergencia cuando todas las fuentes de iluminación a más de 1,22 Mts. (4 pies) por encima del piso del pasillo de la cabina estén totalmente apagadas. En la oscuridad de la noche las marcas de la senda de escape de emergencia próximas al piso deben permitir que cada pasajero:

(i) Después de dejar su asiento, identifique visualmente la senda de escape de emergencia a lo largo del piso del pasillo hasta las primeras salidas o par de salidas hacia delante y hacia atrás del asiento; y

(ii) Identifique fácilmente cada salida desde las sendas de escape de emergencia tomando como referencia sólo las marcas y detalles visuales que no estén por encima de los 1,22 mts. (4 pies) a partir del piso de la cabina.

(d) Operación de las luces de emergencia

Excepto para las luces que forman parte de los subsistemas de iluminación de emergencia, provistas para cumplir con lo indicado en la Sección 25.812(h) de las RAAC Parte 25 (según lo indicado en el párrafo (h) de esta Sección), que sirven a no más de un medio de ayuda, son independientes del sistema de iluminación de emergencia principal del avión y son automáticamente activadas cuando se despliega el medio de ayuda, cada luz requerida por los párrafos (c) y (h) de esta Sección debe cumplir con lo siguiente:

(1) Poder operarse manualmente tanto desde la cabina de tripulación de vuelo como desde un puesto de la cabina de pasajeros, que sea rápidamente accesible desde el asiento normal de un TCP;

(2) Poseer un dispositivo que prevenga la actuación inadvertida de los controles manuales;

(3) Cuando esté armada o encendida en cualquier ubicación, permanecer iluminada o comenzar a iluminar una vez que se haya producido el corte de suministro de energía eléctrica normal del avión;

(4) Estar armada o encendida durante el carreteo, despegue y aterrizaje. Para demostrar el cumplimiento de este párrafo no se necesita considerar una separación transversal vertical del fuselaje.

(5) Proveer el nivel de iluminación requerido durante al menos 10 minutos en las condiciones ambientales críticas después de un aterrizaje de emergencia.

(6) Tener un dispositivo de control en la cabina que posea las posiciones de "armado", "encendido" y "apagado".

(e) Operación de las manijas de las salidas de emergencia

(1) Para un avión que transporta pasajeros para el cual se solicitó el Certificado Tipo original antes del 01 de mayo de 1972, la ubicación de cada manija para la operación de las salidas de emergencia de pasajeros y las instrucciones para la apertura de las salidas, se deben mostrar mediante marcaciones en o cerca de las salidas, que sean legibles desde una distancia de 0.76 m (30 pulgadas).

Además, para cada salida de emergencia, Tipo I y Tipo II con un mecanismo de traba que se libera por medio del movimiento rotatorio de la manija, las instrucciones para la apertura deben ser mostradas por:

(i) Una flecha roja, que en su eje tenga un ancho de, al menos, 1,9 cm (3/4 pulg.) y una punta con un espesor del doble de su eje, extendida a lo largo de un arco que abarque, al menos, 70°, a un radio aproximadamente igual a 3/4 de la longitud de la manija; y

(ii) La palabra "abierto", en letras rojas de 2,54 cm (1 pulgada) de altura, ubicada horizontalmente cerca de la punta de la flecha.

(2) Para aviones que transportan de pasajeros para los cuales la solicitud de Certificado Tipo original fue hecha a partir del 01 de mayo de 1972 inclusive, la ubicación de cada manija para la operación de las

salidas de emergencia de pasajeros, y las instrucciones para la apertura de las salidas, deben ser mostradas de acuerdo con los requerimientos bajo los cuales el avión obtuvo el Certificado Tipo. En estos aviones, ninguna manija, o cobertura de la misma, puede continuar siendo usada si su brillo decrece por debajo de los 100 Microlamberts.

(f) Accesos a las salidas de emergencia

Para cada avión categoría transporte que transporte pasajeros deben proveerse los accesos a las salidas de emergencia como sigue:

(1) Cada pasaje entre áreas individuales de pasajeros, o que conduzca hacia las salidas de emergencia Tipo I o Tipo II, debe estar libre de obstáculos y ser de, al menos, 0,50 m. (20 pulg.) de ancho.

(2) Debe haber suficiente espacio cerca de cada salida de emergencia, Tipo I o Tipo II, para permitir a los miembros de la tripulación ayudar en la evacuación de los pasajeros sin reducir el ancho de los pasajes que son requeridos en el Párrafo (f)(1) de esta Sección. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar desviaciones a este requerimiento en aviones certificados según el CAR 4b de los EE.UU. vigente antes del 20 de diciembre de 1951 o según requerimientos equivalentes de otros países, si encuentra que existen circunstancias especiales que proveen un nivel de seguridad equivalente.

(3) Debe haber acceso desde los pasillos principales a cada salida Tipo III y Tipo IV. Los accesos desde el pasillo a esas salidas no deben estar obstruidos por asientos, literas u otras salientes que pudieran reducir la efectividad de la salida. Además:

(i) Los accesos, para un avión que obtuvo su C.T. original hasta el 1º de enero de 1958 inclusive, no deben ser obstruidos por asientos, literas u otros obstáculos que podrían reducir la efectividad de la salida ni deben ser obstruidas por el respaldo, colocado en cualquier posición, de los asientos ubicados más cerca de dichas salidas; y

(ii) Los accesos, para un avión que obtuvo su C.T. original después del 1º de enero de 1958, deben cumplir con los requerimientos de la sección 25.813(c) vigentes al 03 de junio de 1992.

(iii) La Autoridad Aeronáutica puede autorizar desviaciones del párrafo (f)(3)(ii) de esta Sección si determina que existen circunstancias especiales que hacen impracticable el cumplimiento con dicho párrafo. Estas circunstancias especiales incluyen, pero no están limitadas a, las siguientes condiciones cuando ellas evitan poder cumplir con la Sección 25.813 (c)(1)(i) o (ii) sin una reducción en el número total de asientos de pasajeros: salidas de emergencias localizadas muy próximas una a la otra; instalaciones fijas tales como lavatorios, "galley", etc.; mamparos permanentemente montados; un número insuficiente de filas por delante o detrás de la salida que permita el cumplimiento, sin una reducción en el paso entre filas de más de 2,54 cm. (1 pulgada); o un número insuficiente de estas filas que permitan el cumplimiento sin una reducción en el paso entre filas menor a 76,2 cm. (30 pulgadas). Para obtener este permiso de desvío se deben incluir razones creíbles de porque el cumplimiento literal con la Sección 25.813 (c)(1)(i) ó (ii) no es práctico y una descripción de los pasos seguidos para alcanzar un nivel de seguridad tan cercano a aquel pretendido por la Sección 25.813 (c)(1)(i) ó (ii) en la medida en que sea práctico.

(iv) La Autoridad Aeronáutica puede también autorizar una fecha de cumplimiento posterior al 03 de diciembre de 1992, si se ha determinado que existen circunstancias especiales que hicieron impráctico el cumplimiento con esta fecha. Para obtener este permiso de desvío se deben indicar los aviones para los cuales se alcanzó el cumplimiento al 03 de diciembre de 1992, e incluir una propuesta de programación del cumplimiento progresivo de los restantes aviones en la flota del Explotador. Además, el pedido debe incluir razones creíbles de porqué no fue logrado el cumplimiento en fecha más temprana.

(4) Si es necesario pasar a través de pasillos entre los compartimientos de pasajeros para alcanzar cualquier salida de emergencia requerida desde algún asiento en la cabina de pasajeros, los pasillos no deben estar obstruidos. No obstante, se pueden usar cortinas si ellas permiten la libre entrada a través del pasillo de pasajeros.

(5) No se debe instalar ninguna puerta entre compartimientos de pasajeros.

(6) Si es necesario pasar a través de una puerta que separa la cabina de pasajeros de otras áreas para alcanzar salidas de emergencia desde algún asiento de pasajeros, la puerta debe tener un medio para trazarla en posición abierta, y la puerta debe estar trabada en posición abierta durante cada despegue y aterrizaje. Los medios de trabado deben ser capaces de resistir las cargas impuestas cuando la puerta es sometida a las fuerzas inerciales últimas, transmitidas por la estructura circundante, de acuerdo con la Sección 25.561 (b) de la Parte 25.

(g) Marcas exteriores de salidas

Cada salida de emergencia de pasajeros, y los medios para abrirlas desde el exterior deben ser marcadas en el exterior del avión. Debe haber una banda de color de 5,08 cm. (2 pulgadas) trazando el perímetro de cada salida de emergencia de pasajeros sobre el lado exterior del fuselaje. Cada marca exterior, incluyendo la banda, debe ser fácilmente distinguible del área circundante del fuselaje por contraste en el color. Las marcas deben cumplir con lo siguiente:

(1) Si la reflectancia del color más oscuro es de 15% o menos, la reflectancia del color más claro debe ser de al menos 45%

(2) Si la reflectancia del color más oscuro es mayor al 15%, se debe proveer una diferencia entre su reflectancia y la del color más claro de al menos 30%.

(3) Las salidas que no estén al costado del fuselaje, deben tener medios externos de apertura y las instrucciones correspondientes marcadas claramente en rojo contra el color de fondo, o, si el rojo no se distingue claramente contra el color de fondo, en amarillo cromo brillante; y, cuando los medios de apertura para tales salidas estén localizados solamente en un lado del fuselaje, una marcación clara a ese efecto debe ser provista del otro lado.

Reflectancia es la relación entre el flujo luminoso reflejado por un cuerpo, y el flujo luminoso que dicho cuerpo recibe.

(h) Iluminación de emergencia exterior y sendas de escape

(1) Cada avión que transporte pasajeros debe estar equipado con iluminación exterior que cumpla con los siguientes requerimientos:

(i) Para un avión cuya solicitud de Certificado Tipo original fue aceptada antes del 1º de mayo de 1972, aquellos establecidos en los párrafos (h) (3) y (h)(4) de esta Sección.

(ii) Para un avión cuya solicitud de Certificado Tipo original fue aceptada a partir del 1º de mayo de 1972 inclusive, los requerimientos de iluminación de emergencia exterior bajo los cuales el avión obtuvo dicho Certificado Tipo.

(2) Cada avión que transporte pasajeros debe estar equipado con una senda de escape antideslizante que cumpla con los siguientes requerimientos:

(i) Para un avión cuya solicitud de Certificado Tipo original fue aceptada antes del 1º de mayo de 1972, se debe establecer una senda de escape a partir de cada salida de emergencia sobre las alas que se encuentre marcada y cubierta con una superficie antideslizante (esto último, no es aplicable a superficies de flaps que sean adecuadas para usarse como tobogán).

(ii) Para un avión cuya solicitud de Certificado Tipo original fue aceptada a partir del 1º de mayo de 1972 inclusive, los requerimientos para la senda de escape antideslizante bajo los cuales el avión obtuvo dicho Certificado Tipo.

(3) La iluminación de emergencia exterior en cada salida sobre las alas deberá proveer una luminancia:

(i) No menor a 0,02 candelas por pie (medida en el avión paralelo a la superficie) en un área de 2 pies cuadrados donde es probable que un evacuado dé su primer paso fuera de la cabina.

(ii) No menor a 0,05 candelas por pie (medida en forma perpendicular a la dirección de la luz incidente) para un ancho mínimo de 2 pies a lo largo del 30% de la senda de escape, requerida en el párrafo (h)(2)(i), de ésta Sección, que se encuentre más lejos de la salida; y

(iii) No menor a 0,02 candelas por pie en el suelo con el tren de aterrizaje extendido (medida en un plano horizontal) donde una persona evacuada haría, normalmente, su primer contacto con el suelo usando la senda de escape establecida.

(4) Los medios para ayudar a los ocupantes a descender al suelo deben estar iluminados para que, una vez desplegados, sean visibles desde el avión.

(i) Si el medio de ayuda es iluminado por luces exteriores de emergencia, estas deben proveer:

(A) Luminancia en cada salida de emergencia sobre las alas no menor a 0,02 candela por pie en el suelo (medida en un plano horizontal) y con el tren de aterrizaje extendido, donde un evacuado haría normalmente el primer contacto con el suelo usando la senda de escape establecida;

(B) Luminancia en cada salida de emergencia que no se encuentre sobre las alas no menor a 0,03 candela por pie (medida perpendicular a la dirección de la luz incidente) en el extremo del medio de ayuda en contacto con el suelo y, para cada una de ésta salidas ubicadas en los costados del fuselaje, sobre una superficie esférica de 10º a cada lado del centro del medio de ayuda y desde 30º por arriba de la posición correspondiente a los 45º del mismo.

(ii) Si el subsistema de iluminación de emergencia que ilumina el medio de ayuda, no suministra energía a otros medios de ayuda, es independiente del sistema principal de iluminación de emergencia del avión y es activado automáticamente cuando el medio de ayuda es desplegado, el suministro de iluminación:

(A) No puede ser afectado adversamente como consecuencia de su almacenamiento.

(B) Debe proveer suficiente iluminación en el suelo a fin de que los obstáculos en el extremo del medio de ayuda sean claramente visibles para los evacuados.

(i) Salidas a nivel del piso

(1) Cada puerta o salida a nivel del piso al costado del fuselaje, (que no sean aquellas que conduzcan al compartimiento de equipaje o carga, que no se pueda acceder desde la cabina de pasajeros), de una altura de 1,12 m (44 pulgadas) o más y de un ancho de 0,50 m (20 pulgadas) o más, pero no mayor a 1,17 m (46 pulgadas); cada salida en el cono de cola; y cada salida ventral (excepto las salidas ventrales en los aviones M-404 y CV-240), deben cumplir con los requerimientos de esta Sección para salidas de emergencia a nivel del piso.

(2) Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede otorgar una desviación a lo requerido en este párrafo si encuentra que las circunstancias hacen impracticable su cumplimiento completo y que se ha alcanzado un nivel de seguridad aceptable.

(j) Salidas de emergencia adicionales

Las salidas de emergencia aprobadas ubicadas en el compartimiento de pasajeros que excedan el número mínimo de salidas de emergencia requeridas deben satisfacer todas las prescripciones aplicables de esta Sección, excepto párrafos (f)(1), (f)(2) y (f)(3), y deben ser fácilmente accesibles.

(k) Cada salida ventral, y salida del cono de cola, debe ser:

(1) Diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta en vuelo; y

(2) Marcada con un cartel legible, en idioma castellano, desde una distancia de 0,76 m (30 pulgadas) e instalada en una ubicación visible cerca de los medios de apertura de la salida, declarando que la salida ha sido diseñada y construida de modo que no pueda ser abierta durante el vuelo.

(l) Luces portátiles

Ninguna persona puede operar un avión que transporte pasajeros, a menos que esté equipado con una provisión de linternas portátiles accesibles desde cada asiento normal de auxiliar de abordó.

(m) A excepción de los aviones que se operan según esta Parte al 1º de enero de 1990 y que tengan una configuración de salidas de emergencia instaladas y autorizadas para operar anterior al 1º de enero de 1990 para un avión al que se le requiera tener más de una salida de emergencia de pasajeros a cada lado del fuselaje, ninguna de éstas salidas deberá estar a más de 18,3 mts. (60 pies) de cualquier otra salida de emergencia de pasajeros adyacente, sobre el mismo lado del mismo compartimiento del fuselaje, cuando se lo mida paralelamente al eje longitudinal del avión entre los bordes externos más cercanos de dichas salidas.

121.311 Asientos, cinturones de seguridad y arneses de hombro.

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que estén disponibles durante el despegue, vuelo y aterrizaje:

(1) Un asiento o litera aprobada para cada persona abordó de dos años de edad o más.

(2) Un cinturón de seguridad aprobado para uso individual por cada persona abordó de dos años o más, excepto que dos personas ocupando una litera pueden compartir un cinturón de seguridad aprobado, y dos personas ocupando un sillón múltiple o asiento diván pueden compartir un cinturón de seguridad aprobado sólo durante la fase de crucero del vuelo.

(b) Excepto como está previsto en éste párrafo, durante el carreteo, despegue y aterrizaje del avión, cada persona a bordo deberá ocupar un asiento o litera aprobados, con su cinturón de seguridad adecuadamente asegurado sobre él. Un cinturón de seguridad provisto para cada ocupante de un asiento no debe ser usado por más de una persona de dos años o más. Sin embargo, un niño puede:

(1) Ser sostenido por un adulto que ocupa un asiento o litera aprobados siempre que el niño no tenga 2 años o más y que no utilice un sistema de sujeción de niños aprobado o

(2) Independientemente de los requerimientos de estas Regulaciones, ocupar un sistema de sujeción de niños aprobado, provisto por el Explotador aéreo o por alguna de las personas descritas en el párrafo (b) (2) (i) de esta Sección, previendo que :

(i) El niño sea acompañado por un padre, tutor o encargado designado por los padres o tutores del niño para ocuparse de la seguridad del mismo durante el vuelo.

(ii) El sistema de sujeción de niños aprobado posea una o más etiquetas que demuestren la aprobación del mismo por parte de un Gobierno extranjero para su uso en aeronaves o que fue fabricado según los estándares de la Naciones Unidas.

(iii) El Explotador cumple con los siguientes requerimientos:

(A) El sistema de sujeción debe estar correctamente asegurado a una litera o asiento orientado hacia delante los cuales estén aprobados,

(B) El niño debe estar adecuadamente asegurado a dicho sistema de sujeción y no debe exceder el peso límite establecido para este sistema, y

(C) El sistema de sujeción debe exhibir la/las etiqueta/s apropiada/s

(c) Excepto como está previsto en el párrafo (c) (3) de esta Sección, las siguientes prohibiciones aplican a los explotadores aéreos:

(1) Ningún Explotador aéreo puede permitir a un niño, en un avión, ocupar un sistema de sujeción de niños del tipo de asiento elevador o "booster", del tipo chaleco, del tipo arnés o un sistema de sujeción que mantenga al niño sujeto a la falda de un adulto durante el despegue, aterrizaje y movimiento sobre la superficie.

(2) Excepto como es requerido en párrafo (c) (1) de esta Sección, ningún Explotador puede prohibir a un niño, si es solicitado por el padre, tutor o encargado designado del niño, ocupar un sistema de sujeción de niños provisto por el padre, tutor o encargado designado del niño previendo que:

(i) El niño posea un ticket para un asiento o litera aprobados o de lo contrario ese asiento o litera sea puesta a disposición, para uso de los niños, por el Explotador

(ii) Los requerimientos del párrafo (b) (2) (i) de esta Sección se hayan cumplido

(iii) Los requerimientos del párrafo (b) (2) (iii) de esta Sección se hayan cumplido

(iv) El sistema de sujeción de niños tenga una o más der las etiquetas requeridas en el párrafo (b) (2) (ii)

(3) Esta Sección no prohíbe que un Explotador provea sistemas de sujeción de niños autorizado según esta sección o, de acuerdo con prácticas seguras de operación, determine la ubicación más apropiada; entre los asientos de pasajeros, para colocar el sistema de sujeción de niños.

(d) Cada asiento orientado lateralmente debe cumplir con los requerimientos aplicables de la sección 25.785 (c) de estas Regulaciones.

(e) Excepto como esta previsto en los párrafos (e) (1) hasta (e) (3) de esta Sección, ningún Explotador puede despegar o aterrizar un avión a menos que todos los respaldos de asientos de pasajeros estén en posición vertical. Cada pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas por sus tripulantes, en cumplimiento de este párrafo.

(1) Este párrafo no se aplica a respaldos de asientos colocados en una posición distinta de la vertical en cumplimiento con la Sección 121.310 (f)(3) de esta Subparte.

(2) Este párrafo no se aplica a los asiento en los cuales las cargas o personas que no pueden sentarse derechas por una razón médica, sean transportadas de acuerdo con los procedimientos del Manual del Explotador, siempre que el respaldo del asiento no obstruya a ningún pasajero el acceso al pasillo o a cualquier salida de emergencia.

(3) En aviones que no tengan auxiliares de abordaje, el Explotador puede despegar o aterrizar siempre y cuando la tripulación de vuelo instruya a cada pasajero sobre la obligación de colocar su respaldo en posición vertical durante el despegue y el aterrizaje.

(f) Ninguna persona puede operar un avión de la categoría transporte que obtuvo su Certificado Tipo original después del 01 de enero de 1958, a menos que esté equipado en cada puesto de la cabina de vuelo con un cinturón de seguridad y un arnés de hombros combinados que posean un solo punto de liberación que cumplan con los siguientes requerimientos:

(1) Ser diseñados de forma tal que una persona, haciendo un uso correcto de esos elementos, no sufra daños severos en un aterrizaje de emergencia como resultado de las fuerzas de inercia establecidas en las bases de certificación del avión.

(2) Permita al ocupante, cuando está sentado con el cinturón de seguridad y el arnés de hombros ajustados, realizar todas las funciones asignadas necesarias en la cabina de vuelo. Además debe haber un medio para asegurar cada combinación de cinturón de seguridad y arnés de hombros cuando no está en uso para prevenir interferencias en las operaciones del avión y con una salida rápida durante la emergencia.

(3) Excepción: Los arneses de hombro y los cinturones de seguridad y arneses de hombro combinados que han sido aprobados e instalados antes del 06 de marzo de 1980, pueden continuar utilizándose.

(g) Cada TCP debe tener un asiento, en el compartimiento de pasajeros, para el despegue y aterrizaje que cumpla con lo siguiente:

(1) Deben ser diseñados de forma tal que una persona, haciendo un uso correcto de esos elementos, no sufra daños severos en un aterrizaje de emergencia como resultado de las fuerzas de inercia establecidas en las bases de certificación del avión. Deben estar cerca de las salidas de emergencia requeridas al nivel del piso y estar equipados con un sistema de sujeción consistente en una unidad combinada de cinturón de seguridad y arnés de hombros con un solo punto de liberación. Debe haber medios para asegurar cada unidad combinada de cinturón de seguridad y arnés de hombros, cuando no está en uso, para prevenir interferencias durante una salida rápida en una emergencia. Además:

(i) Para alejarse lo más posible sin comprometer su proximidad a las salidas de emergencia a nivel del piso requeridas, los asientos de los TCP deben estar ubicados de tal forma que provean una visión directa del área de la cabina de la cual el TCP es individualmente responsable.

(ii) Deben ser orientados hacia el frente o hacia atrás del avión, con respaldo y apoyabrazos que absorban energía y que esté diseñado para soportar los brazos, hombros, cabeza y espina dorsal; y

(iii) Deben estar en una posición tal que, cuando no está en uso, no interfieran con la utilización de las salidas y pasillos.

(2) Cada asiento y su estructura de soporte, deben ser diseñados para un ocupante que pese 77 Kg (170 Lb.), considerando los factores de carga máxima, las fuerzas de inercia y las reacciones entre el ocupante, el asiento y unidad combinada de cinturón de seguridad y arnés de hombros en cada condición de carga relevante en tierra y en vuelo (que incluye las condiciones de aterrizaje de emergencia establecidas en las bases de certificación del avión). Además:

(i) El análisis y los ensayos estructurales de los asientos y sus estructuras de soporte pueden ser determinadas:

(A) Asumiendo que la carga crítica hacia adelante, hacia los costados, hacia abajo y hacia atrás (como están determinadas a partir de condiciones establecidas en vuelo, en tierra y en un aterrizaje de emergencia) actúan en forma separada; y

(B) Utilizando combinaciones seleccionadas de cargas si se requiere la demostración de la resistencia en una dirección específica;

(ii) Las fuerzas de inercia establecidas en las bases de certificación del avión, deben ser multiplicadas por un factor de 1,33 (en lugar del Factor de Fijación establecido en la Sección 25.625) para determinar la resistencia del punto de fijación de:

(A) Cada asiento a la estructura; y

(B) Cada unidad combinada de cinturón y arnés al asiento o la estructura.

(iii) Debe estar ubicado de forma tal de minimizar la posibilidad de que su ocupante sufra daños como consecuencia de haber sido golpeado por elementos que se salieron de un galley, de un compartimiento de almacenamiento o de un carro utilizado para el servicio de abordaje. Se deben considerar todos los ítems que se espera que se encuentren en esos lugares durante el servicio.

(3) Excepciones:

(i) Los cinturones de seguridad y arneses de hombros combinados que han sido aprobados e instalados antes del 06 de marzo de 1980, pueden continuar utilizándose; y

(ii) Los requerimientos del párrafo (g) (2) de esta Sección no son aplicables a los asientos de pasajeros ocupados por una TCP y que no requeridos por la Sección 121.391 de estas Regulaciones.

(h) Cada ocupante de un asiento equipado con arneses de hombro y cinturones de seguridad combinados,, debe tener esos elementos adecuadamente colocados y asegurados sobre sí durante el despegue y el aterrizaje, excepto que, un arnés de hombros que no esté combinado con un cinturón de seguridad, puede ser desajustado, si el ocupante no puede realizar sus tareas con dicho arnés.

(i) Los cinturones de seguridad y arneses de hombro de cada asiento desocupado, si están instalados, deben estar asegurados de modo tal que no interfieran con los tripulantes en la realización de sus tareas o con el rápido egreso de los ocupantes en una emergencia.

121.312 Materiales para interiores de compartimientos

(a) Todos los materiales de c/u de los compartimientos y asientos utilizados por los pasajeros o tripulantes debe cumplir con los requerimientos de la Sección 25.853 de las RAAC Parte 25. Además:

(1) Al realizar el primer reemplazo completo de los componentes del interior de la cabina identificados en la Sección 25.853 (a) (1) de las RAAC Parte 25 a partir de agosto de 1996, los aviones con Certificado Tipo original posterior al 1º de enero de 1958 deben cumplir con los ensayos de velocidad de liberación de calor y de humo indicados en la Sección 25.853 (a) (1) de las RAAC Parte 25.

(2) No obstante lo indicado en esta Sección, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar desvíos de esta Sección para componentes específicos del interior de cabina que no cumplan los requerimientos aplicables de flamabilidad y emisión de humo, si se realiza la determinación que se hace impracticable ese cumplimiento. La solicitud para este desvío debe incluir un análisis exhaustivo y seguro de cada componente sujeto a la Sección 25.853 (a) (1) de las RAAC Parte 25, los pasos a tomar para alcanzar el cumplimiento, y, para los componentes para los cuales no se ha alcanzado cumplimiento en tiempo, razones creíbles para ese no cumplimiento.

(b) Para aviones con Certificado Tipo posterior a 01 de enero de 1958, después de diciembre de 1995, los cojines de asientos, excepto aquellos sobre asientos de miembros de la tripulación de vuelo, en cualquier compartimiento ocupado por tripulantes o pasajeros deben cumplir con los requisitos pertinentes a la protección de fuego de cojines de asientos de la Sección 25.853 (c) y del Apéndice F para las RAAC Parte 25, vigentes al 01 de enero de 1990.

121.313 Equipamiento diverso

Ninguna persona puede conducir cualquier operación según esta Parte a menos que el siguiente equipamiento esté instalado en el avión:

(a) Si hay fusibles protectores instalados en el avión, una cantidad de fusibles de repuesto aprobados para ese avión que estén adecuadamente descriptos en el Manual del Explotador.

(b) Un limpiaparabrisas o sistema equivalente para cada puesto de piloto.

(c) Un sistema de distribución y suministro de energía que cumpla con los requisitos de aeronavegabilidad, fijados por las Secciones 25.1309, 25.1331, 25.1351 (a) y (b) (1) hasta (4), 25.1353, 25.1355 y 25.1431 (b) de la Parte 25, o que sea capaz de producir y distribuir la carga para los equipamientos e instrumentos requeridos con el uso de una fuente de energía externa, en caso de que alguna de las fuentes de energía o componentes del sistema de distribución de energía falle.

El uso de elementos comunes en el sistema puede ser aprobado si la Autoridad Aeronáutica encuentra que ellos están diseñados para estar razonablemente protegidos contra el mal funcionamiento.

Las fuentes de energía accionadas por los motores, deben estar en motores separados, cuando se están usando.

(d) Un medio para indicar que la energía suministrada a los instrumentos de vuelo requeridos sea la adecuada.

(e) Dos sistemas de presión estática independientes con toma de presión atmosférica externa de modo tal que sean afectados lo menos posible por las variaciones de flujo de aire, humedad u otro agente externo, e instalados de forma tal que sean herméticos, excepto por la toma.

Cuando se provea un medio para transferir un instrumento desde su sistema de operación primario a un sistema alternativo, dicho medio debe poseer un selector de acción directa, y debe tener marcas que indiquen claramente cuál es el sistema que está en uso.

(f) Una puerta entre los compartimientos de pasajeros y de pilotos (denominada "Puerta de la Cabina de Vuelo") con un medio interno de traba operativo y en uso para evitar que los pasajeros ingresen en la

cabina de vuelo sin el permiso de los pilotos. Para aviones equipados con un área de descanso para la tripulación con entradas separadas desde la cabina de vuelo y desde el compartimiento de pasajeros, se debe proporcionar una puerta con un medio interno de traba entre el área de descanso de la tripulación y el compartimiento de pasajeros.

(g) Una llave para cada puerta que separe un compartimiento de pasajeros de otro compartimiento que tenga salidas de emergencia. Excepto para puertas de cabina de vuelo, una llave debe estar fácilmente disponible para cada miembro de la tripulación. Ninguna persona, que no esté asignada para cumplir tareas en la cabina de vuelo, puede tener una llave de la puerta de cabina de vuelo, a menos que, dicha puerta tenga un dispositivo interno de traba instalado, operativo y en uso. Tal dispositivo interno de traba de puerta de cabina de vuelo debe ser diseñado de tal forma que pueda ser solamente destrabado desde el interior de la cabina de vuelo.

(h) Un placa en cada puerta que sea un medio de acceso a una salida de emergencia de pasajeros requerida, que indique que deba estar abierta durante el despegue y aterrizaje.

(i) Medios para que la tripulación en una emergencia, pueda destrabar toda puerta que conduzca a un compartimiento que es normalmente accesible a los pasajeros, y que pueda ser trabada por ellos.

(j) Reservado.

121.314 Compartimientos de carga y equipaje

(a) Cada compartimiento de Clase C o D, con un volumen mayor a 5,66 m³ (200 pies cúbicos) de un avión de categoría transporte con Certificado Tipo original posterior al 01 de enero de 1958, debe tener paneles de techo y de paredes laterales construidos de:

(1) Resina reforzada con fibra de vidrio.

(2) Materiales que cumplan con los requisitos de ensayo de la Parte III del Apéndice F de las RAAC Parte 25; o

(3) En el caso de instalaciones de revestimientos aprobados antes del 20 de marzo de 1989, aluminio.

(b) Para cumplir con el párrafo (a) de esta Sección, el término revestimiento incluye cualquier característica de diseño, como por ejemplo juntas o refuerzos, que podrían afectar la capacidad del compartimiento para contener el fuego en forma segura. Para el propósito de esta sección se definen compartimiento Clase C y D como sigue:

(1) Clase C: Un comportamiento de carga o equipaje Clase C es aquel que no reúne los requisitos de los comportamientos Clases A o B, pero en el cual:

(i) Hay un sistema detector de fuego o humo aprobado separado para alertar a los pilotos o al técnico de vuelo.

(ii) Hay un sistema incorporado de extinción de fuego aprobado que se controla desde un puesto de piloto o ingeniero de vuelo.

(iii) Hay medios para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o agentes extintores ingresen dentro de compartimientos ocupados por la tripulación o los pasajeros.

(iv) Hay medios para controlar la ventilación y la circulación de aire dentro del comportamiento para que el agente extintor usado pueda controlar cualquier fuego que pudiera originarse dentro del mismo.

(2) Clase D: Un compartimiento de carga o equipaje Clase D es aquel en el cual:

(i) Un fuego iniciado en él será completamente confinado sin poner en peligro la seguridad del avión o de los ocupantes.

(ii) Hay medios para impedir que cantidades peligrosas de humo, llamas o gases tóxicos ingresen dentro de compartimientos ocupados por la tripulación o los pasajeros.

(iii) Se controle la ventilación y la circulación de aire dentro del compartimiento para que, cualquier fuego que pudiera ocurrir en él no progrese más allá de los límites de seguridad.

(iv) Se debe tener en consideración el efecto de calentamiento dentro del compartimiento en las partes críticas adyacentes del avión.

(v) El Volumen del comportamiento no debe exceder los 1.000 pies³. Para compartimientos de 500 pies³ o menos, un flujo de aire de 1500 pies³/hora es aceptable.

121.315 Procedimientos de chequeos de cabina de mando

(a) Cada Explotador deberá proveer un procedimiento de chequeo de cabina de vuelo aprobado para cada tipo de avión.

(b) Los procedimientos aprobados deben incluir cada ítem necesario para que la tripulación de vuelo haga las verificaciones de seguridad necesarias antes del encendido de los motores, del despegue o del aterrizaje, y en emergencias de motor y sistemas. Los procedimientos deben ser diseñados de modo tal que un miembro de la tripulación no necesite confiar en su memoria para recordar los ítems que se deben chequear.

(c) Los procedimientos aprobados deben ser fácilmente utilizables en la cabina de vuelo de cada avión y la tripulación de vuelo debe seguirlos cuando opere el avión.

121.316 Tanques de combustible

Cada avión de categoría transporte potenciado a turbina operado después del 30 de octubre de 1991 debe poseer tapas de acceso a los tanques de combustible que cumplan con los siguientes criterios con el objeto de evitar la pérdida de cantidades peligrosas de combustible:

(a) Todas las tapas ubicadas en un área donde la experiencia o el análisis indican que es probable que puedan ser golpeadas, debe demostrarse por medio de análisis o ensayos, que pueden minimizar la penetración y deformación por causas de fragmentos de cubiertas, restos de motor que produzcan un impacto de baja energía u otros restos semejantes.

(b) Todas las tapas deben ser resistentes al fuego

121.317 Información a los pasajeros

(a) Ninguna persona puede operar un avión, a menos que esté equipado con avisos informativos para los pasajeros que cumplan con los requisitos de la Sección 25.791 de la Parte 25. Las señales deben ser construidas de forma tal que los miembros de la tripulación puedan encenderlas o apagarlas.

(b) El aviso de “abrocharse los cinturones de seguridad” debe ser encendido durante cualquier movimiento en la superficie, durante cada despegue y cada aterrizaje y en cualquier momento que lo considere necesario el piloto al mando.

(c) Ninguna persona puede operar un avión en un vuelo en el cual, de acuerdo a leyes nacionales, está prohibido fumar, a menos que la luz de aviso de “No Fumar” a los pasajeros esté encendida durante todo el vuelo o estén colocados uno o más carteles de aviso de “No Fumar” que cumplan con los requerimientos de las Sección 25.1541 de estas Regulaciones en lugares visibles durante el vuelo. Si ambos dispositivos están disponibles la luz de aviso deberá estar encendida durante todo el vuelo.

(d) Ninguna persona puede operar un avión que transporte pasajeros según esta Parte a menos que se coloque en cada mamparo delantero y en cada respaldo de asiento de pasajeros una señal o cartel que diga: “Ajustese el cinturón de seguridad mientras esté sentado”. Esta señal o cartel no necesita cumplimentar los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección.

(e) Reservado.

(f) Cada pasajero que ocupe un asiento o litera de acuerdo con la 121.311(b) de esta Subparte deberá colocarse y mantener ajustado su cinturón mientras el aviso de “Ajustarse los cinturones” permanezca encendido.

(g) Ninguna persona podrá fumar mientras permanezca encendido el aviso de “No fumar” o donde haya carteles con la misma leyenda en el sector donde se encuentra el pasajero, excepto cuando el piloto al mando autorice a fumar en la cabina de vuelo (cuando ésta se encuentre separada del compartimiento de pasajeros y no sea contrario a las leyes nacionales), salvo con el avión en movimiento en superficie, despegue o aterrizaje.

(h) Ninguna persona podrá fumar en los lavatorios.

(i) Ninguna persona podrá inhabilitar, neutralizar o destruir el detector de humo de los baños.

(j) En aquellos segmentos de vuelo distintos de los mencionados en párrafo (c) de esta Sección, la señal de “No Fumar” debe estar encendida durante todos los movimientos en superficie, durante cada despegue y aterrizaje y en cualquier otro momento que el piloto al mando considere necesario.

(k) Cada pasajero deberá cumplir con las instrucciones dadas a él por la tripulación en relación a los párrafos (f), (g) y (h) de esta Sección.

121.318 Sistema de comunicación con el pasajero

Ninguna persona puede operar un avión de acuerdo con esta Parte, a menos que esté equipado con un sistema de comunicación con el pasajero que:

(a) Sea capaz de operar independientemente del sistema intercomunicador de la tripulación requerido por la Sección 121.319 de esta Subparte, excepto teléfonos, auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización;

(b) Esté aprobado de acuerdo con la Sección 21.305 de las RAAC Parte 21;

(c) Sea accesible para uso inmediato, desde cada una de las dos ubicaciones de los tripulantes en la cabina de pilotos;

(d) Para cada salida de emergencia para pasajeros requerida a nivel del piso, adyacente a la cual haya un asiento de TCP, tenga un micrófono el cual sea fácilmente accesible por un TCP sentado; como excepción a lo expresado precedentemente, puede utilizarse un micrófono para más de una salida, previendo que la proximidad de las mismas permita la comunicación verbal entre TCP sentados, sin la asistencia de dispositivo alguno.

(e) Pueda ser operado dentro de los diez segundos, por un TCP sentado en aquellos puestos en el compartimiento de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible;

(f) La transmisión debe ser audible desde todos los asientos de pasajeros, lavatorios y asientos de TCP y puestos de trabajo; y

(g) Para aviones de categoría de transporte fabricados a partir del 27 de noviembre de 1990 inclusive, cumpla con la Sección 25.1423 de las RAAC Parte 25.

121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación

(a) Ninguna persona puede operar un avión de acuerdo con esta Parte, a menos que el mismo esté equipado con un sistema de intercomunicación de la tripulación tal que:

(1) Reservado.

(2) Sea capaz de operar independientemente del sistema de comunicación con el pasajero, requerido por la Sección 121.318 (a) de esta Subparte, excepto teléfonos, auriculares, micrófonos, llaves selectoras y dispositivos de señalización, y

(3) Cumpla con los requerimientos del párrafo (b) de esta Sección.

(b) El sistema de intercomunicación de la tripulación, requerido por el párrafo (a) de esta Sección, debe estar aprobado de acuerdo con la Sección 21.305 de las RAAC Parte 21 y cumplir los siguientes requisitos:

(1) Se debe proveer, al menos, un medio de comunicación de dos vías entre el compartimiento de piloto y:

(i) Cada compartimiento de pasajeros; y

(ii) Cada galley que esté ubicado en otro nivel que no sea el del compartimiento principal de pasajeros.

(2) Debe ser accesible para uso inmediato, desde cada uno de los dos puestos de piloto del compartimiento de pilotos.

(3) Debe ser accesible para usar desde al menos un puesto de auxiliar de a bordo, en cada compartimiento de pasajeros.

(4) Debe ser poder operarse dentro de los 10 segundos, por un auxiliar de a bordo en aquellos puestos en cada compartimiento de pasajeros desde los cuales su uso sea accesible, y

(5) Para aviones grandes potenciados a turbina:

(i) Debe ser accesible para el uso desde suficientes puestos de auxiliares de a bordo, de modo que, todas las salidas de emergencia a nivel de suelo, (o vías de acceso a aquellas salidas, en el caso de salidas localizadas dentro de los “Galleys”) en cada compartimiento de pasajeros sean observables desde uno o más puestos así equipados.

(ii) Debe tener un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales para que la tripulación de vuelo alerte a los auxiliares de a bordo y viceversa.

(iii) El sistema de alarma requerido por el párrafo (b) (5) (ii) de esta Sección, debe tener medios para que el receptor de la llamada determine si se trata de una llamada normal o de emergencia; y

(iv) Cuando el avión está en tierra debe proveer medios de comunicación de dos vías, entre el personal de tierra y al menos dos tripulantes de vuelo cualesquiera, en el compartimiento de pilotos. El puesto del sistema de intercomunicación para uso del personal de tierra debe estar ubicado de modo tal que el personal que usa el sistema pueda evitar ser visto desde dentro del avión.

121.321 Reservado.

121.323 Instrumentos y equipamiento para operaciones nocturnas.

Ninguna persona puede operar un avión de noche, a menos que esté equipado con los siguientes instrumentos y equipamientos, además de aquellos requeridos por las secciones 121.305 a 121.321 y la sección 121.803 de esta Parte:

(a) Las luces de posición aprobadas.

(b) Una luz anticollisión.

(c) Dos luces de aterrizaje.

(d) Luces de instrumentos que provean suficiente iluminación como para que sean fácilmente legibles todos los instrumentos, interruptores o instrumentos similares requeridos. Las luces deben ser instaladas de modo que los rayos de luz no den directamente sobre los ojos de la tripulación de vuelo, y que no haya reflejos que perturben su visión. Debe haber medios para controlar la intensidad de la iluminación a menos que se demuestre que esto no es necesario.

(e) Un sistema indicador de velocidad relativa del aire con tubo pitot calefaccionado o un medio equivalente que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o formación de hielo.

(f) Dos baroaltímetros de precisión.

121.325 Instrumentos y equipamientos para operaciones bajo IFR, o sobre el techo de nubes.

(a) Ninguna persona puede operar un avión bajo condiciones IFR o sobre el techo de nubes según esta Parte excepto que éste equipado con los instrumentos y equipamiento que establece la Sección 121.323 (d), (e) y (f) de esta Subparte, además de aquellos requeridos por las secciones 121.305 a 121.321 y la Sección 121.803 de esta Subparte.

121.327 Oxígeno suplementario: aviones propulsados por motor alternativo.

(a) Generalidades: Excepto cuando se provee oxígeno suplementario de acuerdo con la Sección 121.331 de esta Subparte, ninguna persona puede operar un avión a menos que se suministre y utilice oxígeno suplementario de acuerdo con lo requerido en los párrafos (b) y (c) de esta Sección. La cantidad de oxígeno suplementario requerido para una operación particular es determinado sobre las bases de altitud de vuelo y duración del vuelo, en consistencia con los procedimientos de operación establecidos para cada operación y ruta.

(b) Tripulación:

(1) A altitudes de cabina por encima de 10.000 pies y hasta 12.000 pies inclusive, el oxígeno debe ser provisto para, y usado por, cada miembro de la tripulación de vuelo durante sus tareas en cabina, y debe ser provisto para otros miembros de la tripulación para la parte del vuelo de que se desarrolla a esas altitudes por más de 30 minutos de duración.

(2) A altitudes de cabina por encima de 12.000 pies, el oxígeno debe ser provisto para, y usado por, cada miembro de la tripulación de vuelo durante sus tareas en cabina, y debe ser provisto a los otros miembros de la tripulación durante la totalidad del vuelo a esas altitudes.

(3) Cuando se requiere que un tripulante de vuelo use oxígeno, él debe usarlo continuamente excepto cuando sea necesario remover la máscara de oxígeno u otro elemento de suministro como consecuencia de sus tareas habituales. Se debe proveer oxígeno suplementario a los tripulantes que están de guardia o que van a desempeñar tareas en la cabina de vuelo antes de completar el vuelo, en una cantidad igual a la provista a los tripulantes que cumplen tareas que no sean aquellas correspondientes a la cabina de vuelo. Aquellos tripulantes que no están de guardia o no van a desempeñar tareas en la cabina de vuelo durante lo que resta del vuelo, serán considerados pasajeros a efectos de la provisión de oxígeno suplementario.

(c) Pasajeros: Cada Explotador deberá proveer un suministro de oxígeno, aprobado para su uso seguro por parte de los pasajeros, de acuerdo con lo siguiente:

(1) Para vuelos de más de 30 minutos de duración a una altitud de cabina por encima de 8000 pies y hasta 14.000 pies inclusive, suficiente oxígeno para el 10% de los pasajeros durante 30 minutos.

(2) Para vuelos a una altitud de cabina por encima de 14.000 pies y hasta 15.000 inclusive, suficiente oxígeno para aquella parte del vuelo a esa altitud para el 30% de los pasajeros.

(3) Para vuelos a una altitud de cabina de más de 15.000 pies, suficiente oxígeno para cada pasajero durante la totalidad del vuelo a esa altitud.

(d) Para los propósitos de esta Subparte "altitud de cabina" significa la altura de presión correspondiente a la presión en la cabina del avión, y "altitud de vuelo" significa la altura por encima del nivel del mar a la cual el avión es operado.

Para aviones sin cabinas presurizadas el significado de los términos mencionados es el mismo.

121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia. Aviones potenciados a turbina.

(a) Generalidades: Cada Explotador que opera un avión potenciados a turbina, deberá equiparlo con oxígeno de subsistencia y equipamiento de distribución del mismo para su uso según se especifica en esta Sección.

(1) La cantidad de oxígeno provista debe ser, al menos, la necesaria para cumplir los párrafos (b) y (c) de esta Sección.

(2) La cantidad de oxígeno para subsistencia y primeros auxilios, requerida para una operación particular de acuerdo con las reglas de esta Parte, está determinada en base a la altitud de cabina y la duración del vuelo, de acuerdo con los procedimientos de operación establecidos para cada operación y ruta.

(3) Los requerimientos para aviones con cabinas presurizadas se determinan sobre la base de la altitud de cabina y la suposición de que una falla en la presurización de la cabina ocurrirá a una altura o posición de vuelo que es la más crítica desde el punto de vista de las necesidades de oxígeno y que

después de la falla el avión descendería de acuerdo con los procedimientos de emergencia especificados en el Manual de Vuelo sin exceder sus limitaciones de operación, a una altitud de vuelo que le permitiera la finalización exitosa del vuelo.

(4) Después de la falla, la altitud de cabina se considerará igual a la altitud de vuelo, a menos que se demuestre que ninguna falla probable del equipamiento de cabina o de presurización sea conducirá a que la altitud de cabina igual a la altitud de vuelo. Bajo estas circunstancias, la máxima altitud de cabina alcanzada puede ser usada como base para la certificación o determinación del suministro de oxígeno o ambas.

(b) Tripulación: Cada Explotador deberá proveer un suministro de oxígeno para la tripulación de acuerdo con lo siguiente:

(1) A altitudes de cabina por encima de 10.000 pies y hasta 12.000 pies inclusive, deberá proveerse oxígeno para ser usado por cada miembro de la tripulación de vuelo durante sus tareas en cabina de vuelo y debe ser provisto para los otros miembros de la tripulación para la parte del vuelo que se desarrolla a esas altitudes y que tenga una duración de más de 30 minutos.

(2) Para una altitud de cabina de más de 12.000 pies, se debe proveer oxígeno para ser usado por cada uno de los tripulantes de cabina de vuelo durante sus tareas y para el resto de los miembros de la tripulación durante todo el vuelo a esa altitud.

(3) Cuando se requiere que un tripulante de vuelo use oxígeno, él debe usarlo continuamente excepto cuando sea necesario remover la máscara de oxígeno u otro elemento de suministro como consecuencia de sus tareas habituales. Se debe proveer oxígeno suplementario a los tripulantes que están de guardia o que van a desempeñar tareas en la cabina de vuelo antes de completar el vuelo en una cantidad igual a la provista a los tripulantes que cumplen tareas que no sean aquellas correspondientes a la cabina de vuelo. Aquellos tripulantes que no están de guardia o no van a desempeñar tareas en la cabina de vuelo durante lo que resta del vuelo, serán considerados pasajeros a efectos de la provisión de oxígeno suplementario.

(c) Pasajeros: Cada Explotador deberá proveer un suministro de oxígeno para los pasajeros de acuerdo con lo siguiente:

(1) Para vuelos de más de 30 minutos a una altitud de cabina por encima de 10.000 pies hasta 14.000 pies inclusive, cantidad suficiente de oxígeno para el 10% de los pasajeros para la parte del vuelo que se desarrolla a esas altitudes.

(2) Para vuelos a una altitud de cabina por encima de 14.000 pies hasta 15.000 pies inclusive, cantidad suficiente de oxígeno para el 30% de los pasajeros para la parte del vuelo que se desarrolla a esas altitudes.

(3) Para altitudes de cabina arriba de 15.000 pies, cantidad suficiente de oxígeno para la totalidad de los pasajeros para la parte del vuelo que se desarrolla a esas altitudes.

121.331 Requerimientos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada: aviones propulsados por motor alternativo.

(a) Cada Explotador que opere un avión con cabina presurizada y con motor alternativo, deberá equipar el avión para cumplir con lo determinado en los párrafos (b) a (d) de esta Sección en caso de una falla en la presurización de la cabina.

(b) Tripulación: Cuando se opere a altitudes de vuelo por encima de 10.000 pies, el Explotador deberá proveer oxígeno suficiente para cada tripulante durante todo el vuelo a aquellas altitudes y no menos de dos horas de suministro para cada tripulante de vuelo durante sus tareas en la cabina de vuelo. El requerimiento de dos horas de suministro es la cantidad de oxígeno necesario para un régimen constante de descenso desde la máxima altitud de operación certificada del avión hasta 10.000 pies en 10 minutos, seguidos de 110 minutos a 10.000 pies. El oxígeno requerido por la Sección 121.337 puede ser considerado para determinar el oxígeno suplementario requerido para la tripulación de vuelo durante sus tareas en la cabina de vuelo en una eventual falla en la presurización de la cabina.

(c) Pasajeros: Cuando se opere a una altitud de vuelo por encima de 8.000 pies, el Explotador deberá proveer oxígeno como sigue:

(1) Cuando el avión no vuele a una altitud de vuelo superior al nivel 250, suficiente oxígeno para 30 minutos para el 10% de los pasajeros, si en cualquier lugar de la ruta a ser volada, el avión puede descender en forma segura hasta alcanzar una altitud de vuelo de 14.000 pies o menos dentro de los cuatro minutos.

(2) Si el avión no puede descender a una altitud de vuelo de 14.000 pies o menos dentro de los cuatro minutos, el oxígeno debe ser provisto de la siguiente manera:

(i) Para aquella parte del vuelo de más de cuatro minutos de duración a altitudes por encima de 15.000 pies, de acuerdo con lo requerido por la Sección 121.327 (c) (3).

(ii) Para aquella parte del vuelo a una altitud de vuelo superior a 14.000 pies y hasta 15.000 pies inclusive, lo requerido por la Sección 121.327 (c) (2).

(iii) Para vuelos a altitudes de vuelo por encima de 8.000 pies y hasta 14.000 pies inclusive, suficiente oxígeno para 30 minutos para el 10% de los pasajeros.

(3) Cuando el avión vuele a altitudes de vuelo por encima del nivel 250, suficiente oxígeno para 30 minutos para el 10% de los pasajeros para la totalidad del vuelo (incluido descenso de emergencia) por encima de 8.000 pies y hasta 14.000 pies inclusive y cumplir con la Sección 121.327 (c) (2) y (3) para un vuelo por encima de 14.000 pies.

(d) Para el propósito de esta Sección se asume que la falla de presurización de la cabina ocurrirá en un momento crítico del vuelo en cuanto a las necesidades de oxígeno y que después de la falla el avión descenderá, sin exceder sus limitaciones normales de operación, hasta altitudes de vuelo que permitan un vuelo seguro en cuanto a la separación del terreno.

121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: aviones potenciados a turbina con cabina presurizada.

(a) Generalidades: Cuando se opera un avión potenciado a turbina con cabina presurizada, el Explotador deberá suministrar oxígeno y equipamiento para la distribución del mismo con el fin de cumplir con los párrafos (b) hasta (e) de esta Sección en caso de una falla del sistema de presurización de la cabina.

(b) Tripulantes: Cuando opere a altitudes de vuelo por encima de 10.000 pies, el Explotador deberá suministrar el oxígeno que sea necesario para cumplir lo estipulado en la Sección 121.329 debiendo ser el tiempo de dicho suministro no menor a dos horas para cada tripulante de vuelo que desempeñe labores en la cabina de vuelo. El suministro requerido de dos horas constituye la cantidad de oxígeno necesaria para un régimen constante de descenso desde la máxima altitud de operación certificada del avión hasta 10.000 pies en diez minutos y seguida por 110 minutos a 10.000 pies. El oxígeno requerido por la Sección 121.337 en el caso de una falla en la presurización de la cabina, puede ser incluido en la determinación del suministro requerido para la tripulación de vuelo que desempeña tareas en la cabina de vuelo.

(c) Uso de la máscara de oxígeno por parte de tripulantes de vuelo.

(1) Cuando se opera a altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, todo tripulante de vuelo que desempeña tareas en la cabina de vuelo debe estar provisto de una máscara de oxígeno diseñada de tal manera que pueda ser colocada rápidamente en su cara desde un lugar de fácil acceso, asegurada y sellada de manera adecuada y que suministre oxígeno a demanda. Además, que esté diseñada de tal manera que, después de colocada en la cara, no impida la comunicación inmediata entre los tripulantes de vuelo y otros tripulantes por medio del sistema de intercomunicación del avión. Cuando no sea utilizada a altitudes de vuelo por encima del nivel de vuelo 250, la máscara de oxígeno debe ser conservada en condiciones adecuadas para una rápida utilización, debiendo encontrarse al alcance inmediato de los tripulantes de vuelo mientras se encuentren en sus puestos de vuelo.

(2) Cuando se opera a altitudes de vuelo superiores al nivel de vuelo 250, el piloto a cargo de los controles del avión deberá en todo momento portar y utilizar la máscara de oxígeno asegurada, sellada y con suministro de oxígeno, a menos que, volando por debajo del nivel 410 cada miembro de la tripulación de vuelo posea a su alcance una máscara de colocación rápida. El Explotador deberá demostrar que dicha máscara puede ser colocada sobre la cara a partir de su ubicación (que debe ser de fácil acceso), asegurándola y sellándola apropiadamente, con una sola mano y dentro de los cinco segundos. También deberá demostrar que puede ser colocada sin incomodar la utilización de anteojos ni demorar al tripulante en la ejecución de las tareas de emergencia asignadas. Después de haber sido colocada, la máscara no debe impedir la comunicación entre la tripulación de vuelo y el resto de los tripulantes realizada a través del sistema de intercomunicación del avión.

(3) No obstante el párrafo (c) (2) de esta Sección, si por algún motivo, en algún momento el piloto a cargo de los controles debe dejar su puesto, cuando se está operando por encima del nivel de vuelo 250 el otro piloto a cargo de los controles deberá colocarse la máscara de oxígeno y utilizar la misma hasta que retorne el primero a su puesto.

(4) Antes del despegue, todo tripulante de vuelo deberá realizar personalmente una inspección prevuelo de su equipo de oxígeno con la finalidad de verificar que la máscara se encuentra operativa, calce correctamente y esté conectada a los terminales correspondientes de suministro de oxígeno y que su suministro y presión sean los adecuados para su uso.

(d) Uso de equipo de oxígeno portátil por parte de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP). Durante el vuelo por encima del nivel 250, todo TCP deberá llevar consigo un equipo de oxígeno portátil con un suministro mínimo de 15 minutos a menos que se demuestre que se han distribuido por la cabina de pasajeros suficientes unidades portátiles de oxígeno con sus respectivas máscaras o salidas auxiliares y máscaras, a fin de garantizar la disponibilidad inmediata de oxígeno para cada TCP, independientemente de su ubicación al momento de la eventual despresurización de la cabina.

(e) Ocupantes de cabina de pasajeros. Cuando el avión está operando a altitudes de vuelo por encima del nivel 100, el suministro de oxígeno debe ser provisto para el uso de los ocupantes de la cabina de pasajeros de acuerdo con lo siguiente:

(1) Cuando un avión certificado para operar a altitudes de vuelo hasta el nivel 250 inclusive, que puede descender en forma segura en cualquier lugar a lo largo de la ruta a ser volada, hasta una altitud de vuelo de 14.000 pies o menos en 4 minutos, debe tener disponible oxígeno a bordo para un suministro durante 30 minutos para, por lo menos, el 10% de los ocupantes de la cabina de pasajeros, al régimen de suministro prescrito en esta Parte.

(2) Cuando un avión es operado a altitudes de vuelo hasta el nivel 250 inclusive y no puede descender con seguridad hasta una altitud de 14.000 pies en 4 minutos o cuando es operado a altitudes de vuelo superiores al nivel de vuelo 250, debe tener oxígeno disponible al régimen prescrito en esta Parte para no menos del 10% de los ocupantes de la cabina de pasajeros para el total del tiempo de vuelo después de la despresurización a una altitud de cabina de más de 10.000 pies hasta 14.000 pies inclusive y, según sea aplicable, permitir el cumplimiento de lo determinado en la Sección 121.329 (c)(2) y (3) excepto que no debe haber menos de 10 minutos de suministro de oxígeno para los ocupantes de la cabina.

(3) Para el tratamiento de primeros auxilios de ocupantes que por razones fisiológicas podrían requerir oxígeno no diluido luego del descenso desde una altitud de cabina superior al nivel de vuelo 250, se debe proveer un suministro de oxígeno de acuerdo con los requerimientos de la Sección 25.1443 (d) de estas Regulaciones para un 2% de los ocupantes para todo el vuelo posterior a la despresurización de la cabina a altitudes de cabina superiores a 8.000 pies, pero en ningún caso para menos de una persona. Se debe proveer un número apropiado de unidades de suministro de oxígeno aceptables, en ningún caso menos de dos, con los medios para que los TCP utilicen este suministro.

(f) Demostración a los pasajeros. Antes de realizar un vuelo por encima del nivel de vuelo 250, un tripulante deberá instruir a los pasajeros sobre la necesidad de utilizar oxígeno en el caso de una despresurización de cabina. Asimismo deberá indicarles la ubicación y demostrar la utilización del equipo de suministro de oxígeno.

121.335 Equipamientos estándar

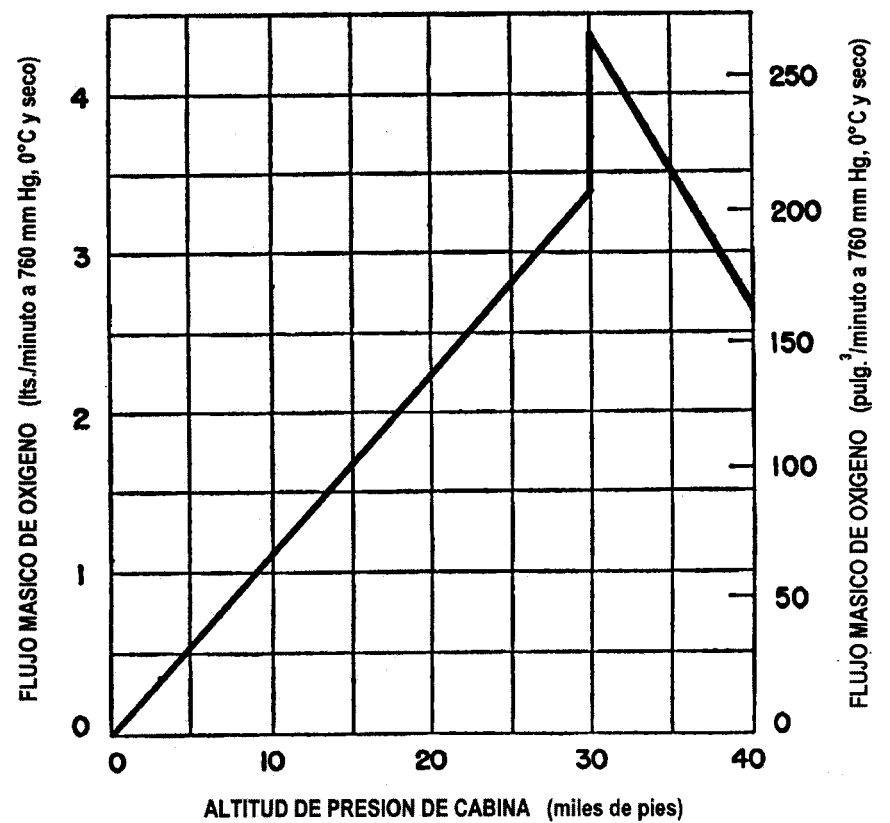
(a) Aviones propulsados por motor alternativo. El equipamiento de suministro de oxígeno, los valores mínimos de flujo de oxígeno y el suministro de oxígeno necesarios para cumplir con la Sección 121.327 de ésta Subparte deben cumplir con los estándares establecidos en el párrafo (c) de esta Sección, excepto que si el Explotador demuestra que es impracticable el cumplimiento total con aquellos estándares, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar cualquier cambio en aquellos que ésta encuentre que se provee un nivel de seguridad equivalente.

(b) Aviones potenciados a turbina. El equipamiento de suministro de oxígeno, los valores mínimos de flujo de oxígeno y el suministro de oxígeno necesario para cumplir con las secciones 121.329 y 121.333 de esta Subparte deben cumplir con los estándares establecidos en el párrafo (d) de esta Sección, excepto que si el Explotador demuestra que el cumplimiento total con aquellos estándares es impracticable, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar cualquier cambio en aquellos que ésta determine que se provee un nivel de seguridad equivalente.

(c) Para aviones propulsados por motor alternativo, el equipamiento de oxígeno suplementario y su instalación deben cumplir con lo siguiente:

(1) General. El sistema de oxígeno instalado deberá estar libre de riesgos debido a su propio diseño, a su método de operación y a su efecto sobre otros componentes del avión. Se deberán proveer medios para permitir que la tripulación determine la cantidad de oxígeno disponible en cada fuente de suministro.

(2) Flujo másico mínimo de oxígeno suplementario requerido. El flujo másico mínimo de oxígeno suplementario requerido por persona a diferentes altitudes de cabina deberá ser al menos el indicado en la siguiente figura:



NOTA 1: Datos basados en:

- Un sistema 100% eficiente.
- Volumen respiratorio por minuto igual a 15 lbs. (915 pulg.³) por minuto.
- 100% de oxígeno por arriba de los 30.000 pies.

NOTA 2: Para reguladores a demanda con diluidor, usar las características de flujo suministradas por el fabricante para calcular el flujo requerido. Este flujo no debe ser inferior al indicado en este gráfico a una tasa de entrega de 15 lbs por minuto.

(3) Estándares del equipamiento para el sistema de distribución. Cuando el oxígeno es suministrado tanto para la tripulación como para los pasajeros, el sistema debe ser diseñado para proveer ya sea:

(i) Una fuente de suministro para la tripulación de vuelo a cargo y una fuente separada para los pasajeros y los otros miembros de la tripulación, o

(ii) Una fuente común de suministro con medios provistos para que, el suministro mínimo requerido por la tripulación de vuelo a cargo pueda ser reservado en forma separada.

(4) Estándares del equipamiento para las unidades de suministro. Una unidad de suministro individual deberá ser provista para cada miembro de la tripulación y los pasajeros para quienes se requiera que se les suministre oxígeno suplementario.

Todas las unidades deberán ser diseñadas para que cubran la nariz y, al menos el 25% de las unidades que deban ser suministradas, deberán, además cubrir la boca. (Para las máscaras de la tripulación que van a ser usadas como PBE ver párrafo (c) (8) de ésta Sección).

(5) Medios para determinar el uso de oxígeno. Deberán proveerse medios para permitir a la tripulación determinar si el oxígeno está siendo suministrado a cada usuario.

(6) Protección contra incendio.

(i) Las líneas y el equipamiento de oxígeno no deberán estar ubicados en zonas con riesgo de fuego.

(ii) Las líneas y el equipamiento de oxígeno deberán estar protegidos del calor que se pueda generar dentro o en el escape de cualquier zona con riesgo de fuego.

(iii) Las líneas y el equipamiento de oxígeno deberán ser instalados de tal forma que el escape de oxígeno no pueda causar la ignición de acumulaciones de grasa, fluidos o vapores que probablemente podrían estar presentes durante la operación normal o como resultado de una falla o mal funcionamiento de cualquier sistema

(7) Protección contra roturas. Los tanques de oxígeno a presión y las líneas entre dichos tanques y los medios de corte deberán estar protegidos de los efectos de temperaturas que afecten la seguridad y deberán estar ubicados en el avión de tal modo que minimicen la posibilidad y los riesgos de roturas en un aterrizaje que derive en un accidente.

(d) Para aviones potenciados a turbina, el equipamiento de oxígeno suplementario y su instalación deben cumplir con los siguientes requerimientos:

(1) General. El sistema de oxígeno instalado deberá estar libre de riesgos debido a su propio diseño, a su método de operación y sobre otros componentes del avión. Se deberán proveer medios para permitir que la tripulación determine fácilmente durante el vuelo la cantidad de oxígeno disponible en cada frente de suministro. Para aviones certificados para operaciones a altitudes de vuelo por encima de los 40.000 pies, el equipamiento y el régimen de flujo de oxígeno deberán ser aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Flujo másico mínimo requerido de oxígeno suplementario. El flujo másico mínimo requerido de oxígeno suplementario por persona a diversas altitudes de presión de cabina deberá ser aquél necesario para cumplir con los siguientes requerimientos según sean aplicables:

(i) Cuando los miembros de la tripulación de vuelo utilicen el equipamiento de flujo continuo, el flujo másico mínimo de oxígeno suplementario requerido para cada miembro de la tripulación de vuelo no deberá ser menor a aquel que mantendría una presión parcial de oxígeno media en la tráquea de 149 mm Hg. durante la inspiración, con una respiración de 15 litros por minuto BTPS y teniendo un volumen máximo entre la inspiración y la expiración de 700 cc., a un intervalo de tiempo constante entre respiraciones.

(ii) Cuando los tripulantes de vuelo utilicen equipamiento a demanda, el flujo másico mínimo de oxígeno suplementario para cada uno de ellos no deberá ser menor a aquel que mantendría una presión parcial de oxígeno media en la tráquea de 122 mm Hg durante la inspiración, a una altitud de cabina de 35.000 pies o más y 95% de oxígeno para altitudes de cabina entre 35.000 pies y 40.000 pies, con una respiración de 20 litros por minuto BTPS. Deberán tomarse previsiones que permitan el uso de oxígeno puro por parte de la tripulación cuando ellos lo deseen.

(iii) Para pasajeros y la Tripulación de Cabina de Pasajeros (TCP), se requiere un flujo másico mínimo de oxígeno suplementario para cada persona a diferentes altitudes de presión de cabina que no deberá ser menor a aquel que mantendría las siguientes presiones parciales de oxígeno medias en la tráquea durante la inspiración, cuando se esté usando el equipamiento de oxígeno provisto, incluyendo las mascarar:

(A) Altitudes de cabina de 10.000 pies y hasta los 18.500 pies inclusive, una presión parcial de oxígeno media en la tráquea de 100 mm Hg. con una respiración de 15 litros por minuto BTPS, y teniendo un volumen entre la inspiración y la espiración de 700 cc a un intervalo de tiempo constante entre respiraciones.

(B) Altitudes de cabina por encima de 18.500 pies y hasta los 40.000 pies inclusive, una presión parcial de oxígeno media en la tráquea de 83,8 mm Hg. con una respiración de 30 litros por minuto BTPS, y teniendo un volumen entre la inspiración y la espiración de 1.100 cc a un intervalo de tiempo constante entre respiraciones.

(iv) Cuando se requiera un equipo de oxígeno para primeros auxilios, el flujo másico mínimo de oxígeno para cada usuario no deberá ser menor a 4 litros por minuto STPD, excepto que se puedan proveer medios para disminuir este flujo a no menos de 2 litros por minuto STPD, a cualquier altitud de cabina. La cantidad de oxígeno que se requiera, deberá estar basado en un flujo promedio de 3 litros por minuto por persona que requiera el oxígeno para primeros auxilios.

(v) Cuando se requiera un equipo portátil de oxígeno para la tripulación, el flujo másico mínimo de oxígeno suplementario deberá ser aquel especificado en las secciones (d)(2)(i) o (d)(2)(ii) de esta sección, según corresponda.

NOTA: STPD corresponde a las condiciones de temperatura y presión atmosférica estándar, en ambiente seco, es decir, 0°C, 760 mm Hg y sin vapor de agua. BTPS corresponde a las condiciones saturadas del cuerpo, es decir, 37°C, presión atmosférica y saturado con vapor de agua a una presión parcial de 47 mmHg

(3) Estándares del equipamiento para el sistema de distribución. Cuando el oxígeno es suministrado tanto para la tripulación como para los pasajeros, el sistema debe ser diseñado para proveer ya sea:

(i) Una fuente de suministro para la tripulación de vuelo a cargo y una fuente separada para los pasajeros y los otros miembros de la tripulación, o

(ii) Una fuente común de suministro con medios provistos para que, el suministro mínimo requerido por la tripulación de vuelo a cargo pueda ser reservado en forma separada.

(4) Equipamiento estándar para unidades de suministro. Cuando se requieran unidades de suministro de oxígeno, éstas deberán cumplir con lo siguiente:

(i) Para cada ocupante para quien se requiera que se le proporcione oxígeno suplementario, se deberá entregar una unidad de suministro individual. Todas las unidades deberán ser diseñadas para cubrir la nariz y la boca y deberán estar equipadas con un medio adecuado para retener ésta unidad en su posición en la cara durante su uso. Las máscaras de oxígeno suplementario para la tripulación de vuelo deberán poseer un equipamiento de comunicaciones para uso de ésta tripulación.

(ii) En aviones certificados para operar a altitudes de hasta 25.000 pies inclusive, deberán estar disponibles para, y al alcance de cada tripulante de vuelo, un terminal y una unidad de suministro de oxígeno del equipamiento proveedor de oxígeno para suministrar oxígeno para su uso, en forma inmediata, por parte de dicha tripulación. Para el resto de los ocupantes, las terminales de suministro y el equipamiento proveedor deberán estar ubicados de forma tal que permitan el uso del oxígeno de acuerdo con lo requerido por las reglas operativas de estas Regulaciones.

(iii) En aviones certificados para operar por encima de los 25.000 pies de altitud, deberán aplicarse los requerimientos establecidos a continuación:

(A) Una unidad de suministro de oxígeno conectada a los terminales de suministro de oxígeno deberá estar inmediatamente disponible para cada ocupante donde se encuentre sentado. Además, en aviones certificados para operar por encima de los 30.000 pies, las unidades de suministro que brindan el régimen requerido de flujo de oxígeno, deberán ser presentadas automáticamente a los ocupantes. Para asegurarse que se encuentren disponibles las suficientes unidades de suministro y salidas para todos los ocupantes, el número total de éstas deberá exceder el número de asientos en al menos un 10%, debiendo estar las unidades adicionales distribuidas a lo largo de la cabina tan uniformemente como sea posible.

(B) Se deberá proveer a la tripulación de vuelo que realiza tareas en la cabina de vuelo con equipamiento a demanda. Deberá estar inmediatamente disponible una unidad de suministro de oxígeno conectada a un terminal de suministro de oxígeno para cada tripulante de vuelo cuando se encuentre sentado en su puesto.

(C) Deberán encontrarse en cada lavatorio y en cada baño, si ambos se encuentran separados, no menos de dos salidas y dos unidades del equipamiento proveedor de un tipo similar a aquél requerido en el párrafo (d)(4)(iii)(A) de esta Sección.

(D) Deberá estar inmediatamente disponible el equipamiento portátil de oxígeno para cada TCP.

(5) Medios para determinar el uso de oxígeno. Deberán proveerse medios para permitir a la tripulación determinar si el oxígeno está siendo entregado por las unidades de suministro.

(6) Protección contra incendio.

(i) Las líneas y el equipamiento de oxígeno no deberán estar ubicados en zonas con riesgo de fuego.

(ii) Las líneas y el equipamiento de oxígeno deberán estar protegidos del fuego que se pueda generar dentro o en el escape de cualquier zona con riesgo de fuego.

(iii) Las líneas y el equipamiento de oxígeno deberán ser instalados de tal forma que el escape de oxígeno no pueda causar la ignición de acumulaciones de grasa, fluidos o vapores que probablemente podrían estar presentes durante la operación normal o como resultado de una falla o mal funcionamiento de cualquier sistema.

(7) Protección contra roturas. Los tanques de oxígeno a presión y las líneas entre dichos tanques y los medios de corte deberán ser protegidos de los efectos de temperaturas que afecten la seguridad y deberán estar ubicados en el avión de tal modo que minimicen la posibilidad y los riesgos de roturas en un aterrizaje que derive en un accidente.

121.337 Equipamiento protector de la respiración (PBE)

(a) El Explotador proveerá un equipamiento protector de la respiración (PBE), aprobado que cumpla con los requerimientos de equipamiento, gas de respiración y comunicaciones, contenidos en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) Aviones de cabina presurizada y no presurizada. Excepto lo previsto en el párrafo (f) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión en categoría transporte, a menos que tenga un equipamiento protector de la respiración que cumpla con los requerimientos de esta Sección, como se establece a continuación:

(1) General: El equipamiento debe proteger a la tripulación de vuelo de los efectos del humo, dióxido de carbono u otros gases tóxicos o un medio ambiente deficiente en oxígeno debido a otra causa que no sea una despresurización del avión, mientras los tripulantes se hallan en sus puestos de la cabina de vuelo cumpliendo sus tareas, y deberá protegerlos de los efectos mencionados mientras se encuentren combatiendo fuego a bordo del avión.

(2) El equipamiento debe ser regularmente inspeccionado de acuerdo con las guías de inspección y los períodos de inspección establecidos por el fabricante del equipamiento para asegurar que continúe en servicio y esté inmediatamente disponible para cumplir con su función pretendida en el caso de una emergencia. Los períodos de inspección pueden ser cambiados si el Explotador demuestra que los cambios proveerán un nivel de seguridad equivalente.

(3) Aquella parte del equipamiento que proteja los ojos no debe disminuir la visión del usuario en una magnitud que le impida al tripulante cumplir su tarea, y debe permitir que los anteojos correctivos se usen sin la disminución de la visión o pérdida de la protección requerida por el párrafo (b) (1) de esta Sección.

(4) El equipamiento, mientras esté en uso, debe permitir a la tripulación de vuelo comunicarse usando el equipamiento de radio del avión y comunicarse por intercomunicador mientras se encuentran en sus puestos de trabajo asignados. El equipamiento, mientras esté en uso, debe además permitir las comunicaciones por intercomunicador de la tripulación entre cada uno de los dos puestos de tripulante de vuelo en el compartimiento de piloto y al menos un puesto normal de TCP en cada compartimiento de pasajeros.

(5) El equipamiento, mientras esté en uso, debe permitir a cualquier tripulante el uso del sistema de intercomunicación del avión en cualquier puesto de TCP mencionado en el párrafo (b) (4) de esta Sección.

(6) También se puede usar éste equipamiento para proveer el oxígeno suplementario requerido por esta Parte, previendo que cumpla con los requerimientos del equipamiento de oxígeno de la Sección 121.335 de esta Subparte.

(7) Los requerimientos de duración del gas de protección de la respiración y del equipamiento del sistema de suministro son los siguientes:

(i) El equipamiento debe suministrar gas para respirar por 15 minutos a una altitud de presión de 2438 mts. (8.000 pies) para lo siguiente:

(A) Tripulantes, mientras realice tareas en la cabina de vuelo; y

(B) Miembros de la Tripulación, mientras actúen combatiendo un incendio en vuelo.

(ii) El sistema de suministro de gas para respirar no debe ser peligroso en sí mismo ni en sus métodos de operación, ni en sus efectos sobre otros componentes.

(iii) Los sistemas de suministro de gas para respirar que no sean generadores químicos de oxígeno, deben tener un método que permita a la tripulación determinar durante el chequeo del equipamiento previo al vuelo, según el párrafo (c) de esta Sección, que el gas está totalmente cargado.

(iv) Para cada generador químico de oxígeno, el equipamiento del sistema de suministro debe cumplir los requisitos de la Sección 25.1450 (b) y (c) de la Parte 25.

(8) Protección contra el humo y los vapores. El equipamiento protector de la respiración (PBE) con un suministro de gas para respirar fijo o portátil que cumpla con los requisitos de esta Sección debe estar convenientemente ubicado en la cabina de vuelo y debe ser de fácil acceso, para su uso inmediato por parte de cada miembro requerido de la tripulación de vuelo en su lugar asignado de tareas.

(9) Combate del Fuego. El equipamiento protector de la respiración (PBE) con un suministro portátil de gas para respirar que cumpla con los requisitos de esta Sección debe ser fácilmente accesible y estar convenientemente ubicado para su uso inmediato por parte de los miembros de la tripulación durante el combate del fuego como sigue:

(i) Uno para uso en cada compartimiento de carga Clase A, B, y E (como está definido en la sección 25.857 de la Parte 25) que sean accesibles a los tripulantes en el compartimiento durante el vuelo.

(ii) Un PBE por cada extintor de fuego de mano localizado en cada "galley" que no se encuentre ubicado en el compartimiento de la tripulación, en el de carga o en el de pasajeros.

(iii) Uno en la cabina de vuelo, excepto que la Autoridad Aeronáutica autorice otra ubicación para este PBE si existen circunstancias especiales que hagan impracticable este cumplimiento, y si la desviación propuesta provee un nivel de seguridad equivalente.

(iv) En cada compartimiento de pasajeros, uno ubicado dentro de los 0,91m (3 pies) desde cada extintor de fuego de mano requerido por la Sección 121.309 de esta Subparte, excepto que la Autoridad Aeronáutica autorice una desviación permitiendo ubicar los PBE a más de 0,91m (3 pies) desde los extintores requeridos si existen circunstancias especiales que hagan impracticable el cumplimiento de éste y si la desviación propuesta provee un nivel equivalente de seguridad.

(c) Equipamiento prevuelo. Antes de cada vuelo, cada ítem de los PBE en los puestos de trabajo de los miembros de la tripulación de vuelo debe ser controlado por la tripulación que usará este equipamiento, para asegurarse que el mismo:

(i) Para aquellos que no sean sistemas generadores químicos de oxígeno, esté funcionando, se encuentre en servicio, calce correctamente (excepto que sea del tipo de calce universal) y está conectado a los terminales de suministro y que el suministro y la presión del gas para respirar sean adecuados para su uso, y

(ii) Para sistemas generadores químicos de oxígeno, se encuentre en servicio y calce correctamente (excepto que sea del tipo de calce universal).

(2) Un miembro de la tripulación designado debe chequear cada ítem de PBE ubicado en un puesto de trabajo que no sea de un miembro de la tripulación de vuelo, para asegurarse que cada uno esté correctamente guardado y se encuentre en servicio y para aquellos sistemas que no sean generadores químicos de oxígeno, el suministro de gas para respirar esté totalmente cargado. Cada Explotador debe designar, en su Manual de Operaciones, al menos un miembro de la tripulación para realizar aquellos chequeos antes que él despegue en ese avión en su primer vuelo del día.

121.339 Equipamientos de emergencias para operaciones prolongadas sobre espejos de agua

(a) Excepto donde la Autoridad Aeronáutica, mediante enmienda de las especificaciones de operación del Explotador, requiera a bordo todos o algunos de los ítems de equipamiento indicados más abajo para cualquier operación sobre el agua o que, por solicitud del Explotador, la Autoridad Aeronáutica permita excepciones para una operación prolongada sobre el agua en particular; ninguna persona

puede operar un avión en operaciones prolongadas sobre el agua sin tener en el avión el siguiente equipamiento:

(1) Un salvavidas para cada ocupante del avión, equipado con una luz aprobada para la localización del sobreviviente.

(2) Suficientes balsas salvavidas (cada una equipada con una luz aprobada para la localización del sobreviviente) con capacidad y flotabilidad indicadas adecuadas para acomodar a todos los ocupantes del avión. A menos que se provean balsas adicionales con capacidad suficiente, la flotabilidad y la capacidad de plazas de las mismas, más allá de su capacidad indicada, deben acomodar a todos los ocupantes del avión en el caso de pérdida de una de las balsas de mayor capacidad.

(3) Al menos un dispositivo de señalización pirotécnica para cada balsa salvavidas.

(4) Dos transmisores de localización de emergencia del tipo de supervivencia que cumpla con los requerimientos aplicables de la OTE-C 91 y OTE-C126, uno los cuales podrá estar instalado en una balsa salvavidas.

Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas si fueran recargables), cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora (tiempo acumulativo), o cuando ha transcurrido el 50% de su vida útil (o para las baterías recargables, el 50% de la vida útil de la carga), como lo establece el fabricante del transmisor según su aprobación. La nueva fecha de expiración del reemplazo (o recarga) de la batería, debe estar marcada en forma legible sobre la parte externa del transmisor. Los requerimientos de vida útil, (o de carga) de este párrafo, no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que no se ven afectadas por los intervalos probables de almacenamiento.

(b) Las balsas salvavidas, los salvavidas, y los transmisores de localización de emergencia del tipo de supervivencia requeridos, deben ser de fácil accesibilidad en el caso de acuaticizaje forzoso, sin que demanden un tiempo apreciable durante los procedimientos de preparación. Este equipamiento debe ser instalado en lugares aprobados y marcados en forma muy evidente.

(c) En cada balsa salvavidas se debe incluir un kit de supervivencia, apropiado para las rutas a ser voladas, debe ser incluido en cada balsa salvavidas.

121.340 Medios de flotación de emergencia

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión, en cualquier operación sobre espejos de agua a menos que esté equipado con salvavidas, de acuerdo con la Sección 121.339 (a) (1) de esta Subparte o con medios de flotación aprobados para cada ocupante.

Estos medios deben estar fácilmente al alcance de cada ocupante sentado y ser rápidamente desmontables del avión.

(b) Por solicitud del Explotador, la Autoridad Aeronáutica puede aprobar la operación de un avión sobre un espejo de agua sin los salvavidas o medios de flotación requeridos en el párrafo (a) de esta Sección, si el solicitante demuestra que el espejo de agua sobre el cual debe operar el avión es de un tamaño y profundidad tal que no son necesarios salvavidas o medios de flotación para la supervivencia de los ocupantes en el caso que el vuelo termine en este espejo de agua.

121.341 Equipamiento para operaciones en condiciones de formación de hielo

(a) A menos que un avión esté certificado según los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes a la categoría de transporte, relativos a la protección por formación de hielo, ninguna persona puede operar un avión en condiciones de formación de hielo a menos que esté equipado con medios para la prevención y remoción de hielo sobre parabrisas, alas, empenaje, hélices y otras partes del avión donde la formación del hielo puede afectar adversamente la seguridad del mismo.

(b) Ninguna persona puede operar un avión en condiciones de formación de hielo de noche a menos que se hayan provisto los medios para iluminar, o para determinar de otra manera la formación de hielo sobre las partes de las alas que son críticas desde el punto de vista de la acumulación de hielo. Cualquier iluminación que se use no deberá causar problemas de resplandor o reflexión, que pudiera entorpecer las tareas de los tripulantes.

121.342 Sistema de indicación de calefacción del Tubo Pitot.

(a) Excepto lo prescrito en párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión de categoría transporte que esté equipado con un sistema de calefacción de tubo Pitot a menos que el mismo esté equipado también con un sistema indicador de calefacción de tubo Pitot operable que muestre a la tripulación cuando este sistema no se encuentre operativo y cumpla con los siguientes requerimientos:

(1) La indicación provista debe incluir una luz ámbar que sea claramente visible para los miembros de la tripulación.

(2) La indicación provista debe ser diseñada para alertar a la tripulación de vuelo si existe cualquiera de las siguientes condiciones:

(i) El sistema de calefacción del Pitot se encuentra apagado (posición "OFF").

(ii) El sistema de calefacción del Pitot se encuentra encendido (posición "ON") y algún elemento de calefacción del Tubo Pitot está inoperativo.

(b) Asimismo, el Explotador deberá asegurarse que la tripulación de vuelo pueda chequear previo al vuelo y a cada condición probable de formación de hielo durante el vuelo, cual es el sistema de calefacción de tubo Pitot que no se encuentra operativo.

121.343 Grabadores de datos de vuelo (FDR)

(a) Ninguna persona puede operar un avión multimotor potenciado por motores de turbina, que haya obtenido el certificado tipo después del 1º de octubre de 1969, y que haya sido fabricado antes del 11 de octubre de 1991, a menos que el mismo esté equipado con uno o más Grabadores de Datos de Vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos. Los Grabadores de Datos de Vuelo deben grabar la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice B de esta Parte.

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tráfico Aéreo.

Para los propósitos de esta Sección "fabricado" significa la fecha en la cual los registros de inspección de aceptación del avión reflejan que dicho avión ha sido completado y cumple con los Datos del Diseño Tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Ninguna persona puede operar un avión multimotor potenciado por motores de turbina, que haya obtenido el certificado tipo después del 1º de octubre de 1969, y que haya sido fabricado a partir del 11 de octubre de 1991 inclusive, a menos que el mismo esté equipado con uno o más Grabadores de Datos de Vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de dichos datos. La siguiente información debe ser grabada dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice B de esta Parte.

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tráfico Aéreo;

(7) Actitud de cabeceo;

(8) Actitud de rolido;

(9) Aceleración longitudinal;

(10) Posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control; y

(11) Empuje de cada motor.

(c) Después del 1º de enero de 2007, ninguna persona puede operar un avión multimotor que tenga una configuración de 30 o más asientos de pasajeros o un peso máximo de despegue certificado superior a 27.000 Kg. deberán estar equipados con uno o más Grabadores de Datos de Vuelo aprobados que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos, La siguiente información debe ser grabada dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice B de esta Parte.

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tráfico Aéreo;

(7) Actitud de cabeceo;

(8) Actitud de rolido;

(9) Aceleración longitudinal;

(10) Posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control; y

(11) Empuje de cada motor.

(d) Después del 1º de enero de 2007, ninguna persona puede operar un avión multimotor que tenga un peso máximo certificado de despegue entre 5.700 y 27.000 kilos inclusive, a menos que esté equipado con uno o más Grabadores de Datos de Vuelo aprobados, con capacidad para grabar como mínimo los seis parámetros establecidos en las RAAC correspondiente. La siguiente información debe ser grabada dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice B de esta Parte.

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tráfico Aéreo;

(e) Después del 1 de enero de 2010, ninguna persona puede operar un avión multimotor potenciado a turbina que tenga un peso máximo de despegue certificado entre 5.700 Kg. y 27.000 Kg. inclusive, para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad original el 01 de enero de 1989 o en fecha posterior, a menos que el mismo esté equipado con uno o más grabadores de datos de vuelo aprobados de Tipo II de acuerdo al Anexo 6 de OACI, que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos.

(f) Después del 1 de enero de 2010, ninguna persona puede operar un avión multimotor potenciado por motor a turbina con un peso máximo de despegue certificado superior a 27.000 Kg. para los cuales se haya extendido por primera vez el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad original el 01 de enero de 1989 o en fecha posterior, a menos que el mismo esté equipado con uno o más grabadores de datos de vuelo aprobados de Tipo I de acuerdo al Anexo 6 de OACI, que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos.

Para los propósitos de esta Sección "fabricado" significa la fecha en la cual los registros de inspección de aceptación del avión reflejan que dicho avión ha sido completado y cumple con los Datos del Diseño Tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica del país de diseño.

(g) Toda vez que un Grabador de Datos de Vuelo requerido por esta Sección esté instalado, debe ser operado continuamente desde el instante en que el avión comienza su recorrido de despegue hasta haber completado su recorrido de aterrizaje.

(h) Excepto como está previsto en el párrafo (i) de esta Sección, y excepto para los datos borrados autorizados por este párrafo, cada Explotador mantendrá los datos registrados prescritos en los párrafos (a) de esta Sección, según corresponda, hasta que el avión haya sido operado por lo menos 8 hs del tiempo de operación especificado en el párrafo (g) de esta Sección. Además cada Explotador debe conservar los datos establecidos por los párrafos (b), (c), (d), (e) o (f) de esta Sección hasta que el avión haya sido operado por lo menos 25 hs del tiempo de operación especificado en el párrafo (g) de esta Sección. Puede ser borrado un total de 1 (una) hora de los datos registrados, con el propósito de verificar el Grabador de Datos de Vuelo o el sistema Grabador de Datos de Vuelo. Cualquier borrado hecho en concordancia con este párrafo, debe ser de los datos registrados más antiguos, dentro de los acumulados al momento de la verificación. Excepto lo previsto en el párrafo (i) de esta Sección, ningún registro necesita ser mantenido por más de 60 días.

(i) En caso de un accidente o acontecimiento que requiera la inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), y que dé como resultado la finalización del vuelo, el Explotador deberá desmontar el registrador del avión y mantener los datos registrados prescritos por esta Sección, de manera apropiada, por al menos 60 días, o por un período mayor, si así lo requiere la JIAAC o la Autoridad Aeronáutica.

(j) Cada Grabador de Datos de Vuelo requerido por esta Sección debe ser instalado de manera tal que:

(1) Tenga suministro de datos de velocidad del aire, de altitud y de dirección obtenidos de fuentes que cumplan con los siguientes requerimientos de exactitud según sea apropiado:

(i) El error de velocidad de la instalación, excluyendo el error de calibración del instrumento indicador de la velocidad, no puede superar el 3% o 5 nudos, lo que sea mayor, a lo largo de todo el rango de velocidades desde:

(A) V_{MO} a $1,3 V_{S1}$ con flaps retraídos y

(B) $1,3 V_{SO}$ a V_{FE} con flaps en posición de aterrizaje.

(ii) Cada sistema debe ser diseñado e instalado de tal forma que el error de altitud indicada a nivel del mar en una atmósfera estándar, excluyendo el error de calibración del instrumento, no sea superior a ± 30 pies por cada 100 nudos de velocidad para la configuración apropiada en el rango de velocidades $1,3 V_{SO}$ con flaps extendidos y $1,8 V_{S1}$ con flaps retraídos. Sin embargo, el error no necesita ser inferior a ± 30 pies.

(iii) Cada indicador magnético de dirección debe estar instalado de tal forma que su exactitud no se vea excesivamente afectada por la vibración del motor o por campos magnéticos y su instalación compensada no puede tener una desviación, en vuelo nivelado, mayor a 10° en cualquier rumbo.

(2) El sensor de aceleración vertical esté firmemente fijado y ubicado longitudinalmente ya sea dentro los límites del centro de gravedad aprobados del avión o a una distancia delante o detrás de estos límites que no excedan del 25 por ciento de la cuerda aerodinámica media del avión.

(3) Reciba energía eléctrica de la barra que provee la máxima confiabilidad para la operación del FDR sin poner en riesgo el consumo esencial o de emergencia; y

(4) Exista un medio visual o audible para la verificación prevuelo del grabador en cuanto al movimiento adecuado de la cinta de grabación.

(5) A excepción de los Grabadores energizados por sí solos mediante un sistema generador eléctrico potenciado por un motor, existe un contenedor automático para, simultáneamente, detener un grabador que posea una función de borrado de datos y que evite el funcionamiento de cada característica de borrado, dentro de los 10 minutos después de sucedido el impacto.

(6) Exista un medio de registro de datos por medio del cual se pueda determinar el tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o al Control de Tránsito de Aéreo (ATC).

(7) El dispositivo de localización debajo del agua, requerido por el párrafo (k) de ésta sección, se encuentre en, o adyacente al, contenedor que registra tiempo, altitud, velocidad, aceleración vertical y rumbo y esté asegurado de manera tal que no sea probable que se separe durante el impacto.

(8) Cada contenedor de registro no eyectable debe estar ubicado y montado para minimizar la probabilidad de ruptura del contenedor como resultado de un impacto y el posterior daño causado al registro por el fuego. Para cumplir con estos requerimientos, el contenedor de registro debe estar ubicado tan atrás como sea factible, pero no es necesario que esté detrás del compartimiento presurizado y no puede estar donde los motores montados en la parte posterior puedan impactar con el contenedor durante un choque.

(9) Debe establecerse una correlación entre las lecturas del FDR de velocidad, altitud y rumbo y la correspondiente lectura (teniendo en cuenta los factores de corrección) de los instrumentos del piloto. La correlación debe abarcar el rango de velocidades en el cual el avión va a operar, el rango de altitudes para el cual el avión está limitado y los 360° de rumbo. La correlación puede establecerse en tierra, como sea apropiado y debe ser establecida solamente sobre un avión de algún grupo de aviones:

(i) Que sean del mismo tipo;

(ii) En las cuales, el modelo del Grabador de Datos de Vuelo y su instalación, sean iguales; y

(iii) En las cuales no haya diferencia en el diseño tipo con respecto a la instalación de aquellos instrumentos del piloto al mando asociados al Grabador de Datos de Vuelo. La última calibración del instrumento, incluyendo el medio de registro desde el cual dicha calibración deriva y la correlación del grabador deben ser conservadas por el Explotador.

(10) Cada contenedor de registro debe ser de color naranja brillante o amarillo brillante.

(k) Cada Grabador de Datos de Vuelo requerido por esta Sección, que registra los datos especificados en los párrafos (a), (b), (c), (d) (e) o (f) de esta Sección, debe tener un dispositivo aprobado para ayudar a la localización de este registrador bajo el agua.

121.345 Equipamiento de radio

(a) Ninguna persona puede operar un avión a menos que el mismo esté equipado con el equipamiento de radio requerido para la clase de operación a ser llevada a cabo.

(b) Cuando se requieran dos sistemas de radio independientes (separados y completos) según las secciones 121.347 y 121.349 de esta Parte, cada sistema debe tener una instalación de antena independiente excepto que, cuando se utilicen instalaciones de antena sin cable fijadas rígidamente u otra de confiabilidad equivalente, sólo se requiere una antena.

(c) Ninguna persona podrá operar un avión de acuerdo con esta Parte, a menos que, esté equipada con un ATC Transponder que cumpla con los estándares de performance y medioambientales requeridos por la OTE-C112 (Modo S).

121.347 Equipamiento de radio para operar bajo reglas VFR en rutas navegables por referencias.

(a) Ninguna persona puede operar un avión bajo reglas VFR en rutas que pueden ser navegadas por referencias, a menos que cuente con el equipo de radio necesario bajo condiciones normales de operación, que satisfaga lo siguiente:

(1) Comunicarse en ambos sentidos con al menos una estación de tierra apropiada desde cualquier punto de la ruta.

(2) Comunicarse con el control de tráfico correspondiente desde cualquier punto dentro de los límites laterales de las áreas de superficie de espacios aéreos Clase B, Clase C, Clase D o Clase E, designados para un aeropuerto al cual se pretende volar.

(3) Poder recibir información meteorológica desde cualquier punto de la ruta por cualquiera de dos sistemas independientes. Uno de estos dos sistemas puede ser usado para cumplir con los párrafos (a) (1) y (2) de esta Sección.

(b) Reservado.

121.348 Equipo de radio para operaciones por reglas IFR sobre rutas no navegadas por referencias o para operaciones IFR.

(a) Ninguna persona puede operar un avión por reglas VFR sobre rutas que no pueden ser navegadas por referencias o para operaciones conducidas por reglas IFR, a menos que dicho avión cuente con el equipo de radio necesario para satisfacer las funciones especificadas en 121.347(a) en condiciones normales de operación, y para recibir satisfactoriamente por alguno de dos sistemas independientes señales de radionavegación desde todas las facilidades de navegación para la ruta y la aproximación que se intenta usar. No obstante, sólo será necesario un receptor de radiobaliza que provea señales visuales y auditivas y un receptor de ILS. Los equipos provistos para recibir señales en ruta pueden ser usados para recibir señales de aproximación si está en capacidad de recibir ambas señales.

(b) En el caso de operaciones en rutas en las cuales la navegación está basada en señales de radio de baja frecuencia o un equipo de ADF, si el avión esta equipado con dos equipos de VOR y facilidades de navegación VOR están convenientemente instaladas y el avión tiene combustible adecuado, en el caso de la falla del receptor de baja frecuencia o ADF el vuelo puede proceder con seguridad hasta el aeropuerto apropiado basándose en las ayudas VOR y completar una aproximación por instrumentos usando el equipo de radio remanente del avión.

(c) Siempre que receptores VOR de navegación sean requeridos por los párrafos (a) o (b) de esta Sección, al menos un equipo de medición de distancia aprobado (DME) capaz de recibir e indicar información de distancia desde un VORTAC debe ser instalado en cada avión.

(d) Si el DME falla en la ruta y se torna inoperativo el piloto debe notificar al ATC de la falla tan pronto esta ocurra.

(e) El avión deberá disponer de equipos para radionavegación que le permitan proseguir de acuerdo con:

(1) Su Plan Operacional de Vuelo;

(2) Los tipos de RNP prescriptos; y

(3) Los requisitos de los servicios de tránsito aéreo.

(f) Para el caso de los vuelos en partes definidas del espacio aéreo en que, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriben Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (MNPS), los aviones deberán disponer de equipo de navegación que:

(1) Proporcione indicaciones continuas a la tripulación de vuelo sobre la derrota hasta el grado requerido de precisión, en cualquier punto a lo largo de dicha derrota; y

(2) Haya sido autorizado por la Autoridad Aeronáutica para las operaciones MNPS en cuestión.

121.351 Reservado.

121.353 Equipamiento de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas; operaciones internacionales y suplementarias.

A menos que tenga el siguiente equipamiento, ningún Transportador Aéreo Internacional o Suplementario puede conducir operaciones sobre lugares desérticos o cualquier otra área que (en sus Especificaciones de Operación), la Autoridad Aeronáutica Competente especifique que requiere equipamiento para la búsqueda y rescate en caso de una emergencia.

(a) Un dispositivo pirotécnico de señalización adecuado.

(b) Un transmisor de localización de emergencia de supervivencia que cumpla los requerimientos aplicables de la OTE-C91 y OTE-C126.

Las baterías usadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas si son recargables), cuando el transmisor ha estado en uso por más de una hora de tiempo acumulado, o cuando haya expirado el 50% de su vida útil (o para baterías recargables, el 50% de la vida útil de carga), según lo establezca el fabricante de acuerdo a su aprobación.

La nueva fecha de expiración para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcada legiblemente en la parte exterior del transmisor.

Los requerimientos de vida útil de la batería (o vida útil de la carga), de este párrafo, no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que no son afectadas esencialmente durante los probables intervalos de almacenamiento.

(c) Suficientes kits de supervivencia para el número de ocupantes del avión, apropiadamente equipados para la ruta que se volará.

121.354 Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS)

(a) A partir del 1º de julio de 2006, ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a 15000 kilos o que tenga una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos excluyendo todo asiento de piloto, a menos que el avión esté equipado con un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS) aprobado que reúna los requerimientos de un equipamiento Clase A según lo establecido en la OTE-C151. El avión deberá además tener una pantalla de alarma situacional de proximidad al terreno aprobada.

(b) A partir del 1º de enero de 2007, ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a 5700 kilos, a menos que el avión esté equipado con un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS) aprobado que reúna los requerimientos de un equipamiento Clase A según lo establecido en la OTE-C151. El avión deberá además tener una pantalla de alarma situacional de proximidad al terreno aprobada.

(c) Para el Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno requerido por esta sección, el Manual de Vuelo deberá contener procedimientos apropiados para:

(1) El uso del equipamiento.

(2) La reacción apropiada de la tripulación en respuesta a alarmas visuales y sonoras del Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS).

121.355 Equipamiento para operaciones en las cuales se usan medios de navegación especializados

(a) Ningún Explotador puede conducir una operación.

(1) Usando Radar Doppler o Sistema de Navegación Inercial aprobados de acuerdo con el Apéndice G de esta Parte, o cualquier otro medio de navegación especializado, a menos que demuestre que se provee un sistema de vuelo adecuado para la navegación especializada autorizada para la operación particular.

(b) No obstante el párrafo (a) de esta Sección, el Radar Doppler y el sistema de Navegación Inercial y los programas de entrenamiento, programas de mantenimiento, material pertinente del MOE y Listas de equipamiento mínimo, preparadas de acuerdo con ello, requieren ser aprobados de acuerdo con este párrafo.

121.356 Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS/TCAS).

(a) Ninguna persona puede operar un avión cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15.000 Kg. o tengan una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos, excluyendo todo asiento de piloto, a menos que esté equipado con un sistema anticollisión de a bordo del tipo ACAS II/TCAS II (versión 7.0) aprobado que cumpla con los requerimientos de la OTE-C119b o equivalente y una clase apropiada de transponder modo "S".

(b) El correspondiente manual requerido por la Sección 121.131 deberá contener la siguiente información sobre el Sistema ACASII/TCAS II (versión 7.0):

(1) Procedimientos apropiados para:

(i) La operación de los equipos, y

(ii) Las acciones apropiadas de la tripulación con respecto al equipo.

(2) Una descripción de todas las fuentes que deben estar operativas para que el TCAS funcione correctamente.

121.357 Requerimientos del equipamiento de radar meteorológico de abordó.

(a) Ninguna persona puede operar un avión certificado según las reglas de la categoría transporte, a menos que en dicho avión se haya instalado un equipamiento de radar meteorológico de a bordo.

(b) Reservado.

(c) Cada persona que use un avión equipado con radar meteorológico abordó, aprobado e instalado, mientras lo use bajo esta Parte deberá hacerlo en concordancia con lo siguiente:

(1) Despacho: Ninguna persona puede despachar un avión (o empezar un vuelo en el caso de que no utilice despachante) bajo reglas IFR, cuando pronósticos del tiempo indiquen que tormentas u otros peligros potenciales que pueden ser detectados por radar meteorológico, puedan ser razonablemente esperados a lo largo de la ruta a volar, a menos que el radar meteorológico de abordó se encuentre en condiciones de operar satisfactoriamente.

(2) Si el radar meteorológico de abordó queda fuera de servicio durante el vuelo, el avión debe ser operado en concordancia con las instrucciones del Manual de Operaciones de la Empresa (MOE) para esos casos.

(d) Esta Sección no se aplica a los aviones usados en cualquier entrenamiento, prueba o vuelo ferry.

(e) No obstante alguna otra prescripción de estas Regulaciones, no se requiere un suministro alternativo de energía eléctrica, para el radar meteorológico de a bordo.

121.358 Requerimientos de equipamiento del sistema de cortantes de vientos a baja altitud

(a) Aviones fabricados después del 02 de enero de 1991. Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina fabricado después del 02 de enero de 1991, a menos que esté equipado con ya sea, un sistema de a bordo aprobado de guía de vuelo y alarma de cortantes de vientos en vuelo, un sistema de a bordo aprobado de detección y escape en vuelo, o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

(b) Aviones fabricados hasta el 02 de enero de 1991 inclusive. Excepto como está indicado en el párrafo (c) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina fabricado hasta el 02 de enero de 1991 inclusive a menos que éste cumpla con alguno de los siguientes requerimientos como sea aplicable.

(1) Las marcas/modelos/series listados abajo deben estar equipados ya sea con un sistema de a bordo aprobado de guía de vuelo y una alarma de cortantes de viento en vuelo o un sistema de a bordo aprobado de detección y escape en vuelo, o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

(i) A-300-600;

(ii) A-310-todas las series;

(iii) A-320-todas las series;

(iv) B-737-300,400 y 500 series;

(v) B-747-400;

(vi) B-757-todas las series;

(vii) B-767-todas las series;

(viii) F-100-todas las series;

(ix) MD-11-todas las series; y

(x) MD-80 series equipados con un EFIS y una computadora de guía de vuelo digital Honeywell-970.

(2) Todos los otros aviones potenciados a turbina, no listados arriba deben ser equipados, como mínimo, con un sistema de abordó aprobado de alarma de cortantes de viento en vuelo. No obstante esos

aviones pueden ser equipados con un sistema de abordó aprobado de guía de vuelo y alarma de cortantes de viento en vuelo, un sistema de abordó aprobado de detección y escape en vuelo, o una combinación aprobada de esos dos sistemas.

(c) Reservado.

(d) Definiciones

Para el propósito de esta Sección se aplican las siguientes definiciones:

(1) Avión potenciado a turbina: incluye por ejemplo turbofan, turborreactor, propfan, turbofan de alta derivación. La definición excluye específicamente a aviones con motor turbohélice.

(2) Un avión es considerado fabricado en la fecha que los registros de inspección de aceptación reflejan que el avión está terminado y cumple con los datos de Diseño Tipo Aprobado por la DNA.

121.359 Grabador de Voces de Cabina

(a) Ningún Explotador puede operar un avión potenciado a turbina, o un avión grande presurizado, a menos que un Grabador de Voces de Cabina aprobado sea instalado en ese avión y sea operado continuamente desde el comienzo del uso de la lista de chequeo (antes del arranque de los motores para el propósito de vuelo), hasta completar la lista de chequeo final al término del vuelo.

(b) Reservado.

(c) El Grabador de Voces de Cabina, requerido por esta Sección, debe cumplir con los siguientes requerimientos:

(1) Debe poder grabar:

(i) Comunicaciones verbales por radio enviadas desde, o recibidas en, el avión.

(ii) Comunicaciones verbales de los miembros de la tripulación de vuelo en la cabina de vuelo.

(iii) Comunicaciones verbales de los miembros de la tripulación de vuelo en la cabina de vuelo, usando el sistema de intercomunicación del avión.

(iv) Señales auditivas o verbales que identifiquen ayudas a la navegación o de aproximación que sean recibidas a través de auriculares o parlantes.

(v) Comunicaciones verbales de los miembros de la tripulación de vuelo mientras utilizan el sistema de altavoces para aviso a los pasajeros si dicho sistema está instalado y si el 4º canal está disponible de acuerdo con los requerimientos del párrafo (c)(3)(iv)(B) de esta sección.

(2) Los requerimientos de grabación del párrafo (c)(1)(ii) de esta sección deben ser cumplidos mediante la instalación de un micrófono ambiental instalado en la cabina de vuelo, ubicado en la mejor posición para grabar las comunicaciones verbales originadas en los puestos del piloto al mando y el copiloto y aquellas realizadas por otros miembros de la tripulación en cabina de vuelo cuando se comunican con esos puestos. El micrófono debe estar localizado de esa manera y, si es necesario, los preamplificadores y filtros de las comunicaciones grabadas estén tan altos como sea posible cuando se graba bajo condiciones de ruido en cabina de vuelo y cuando se reproduce lo grabado. Pueden usarse "playbacks" visuales o auditivos de los registros para evaluar la inteligibilidad de los mismos.

(3) Debe ser instalado de tal forma que la parte de la comunicación o las señales de audio especificadas en el párrafo (c)(1) de esta sección obtenidas de cada una de las siguientes fuentes, es registrada en un canal separado:

(i) Para el primer canal desde cada micrófono, auricular o parlante usado en el puesto del piloto al mando.

(ii) Para el segundo canal desde cada micrófono, auricular o parlante usado en el puesto del copiloto.

(iii) Para el tercer canal, desde el micrófono ambiental instalado en la cabina de vuelo.

(iv) Para el cuarto canal, desde:

(A) Cada micrófono, auricular o parlante usados en los puestos del tercero y cuarto miembro de la tripulación; o

(B) Cada micrófono en la cabina de mando que se usa con el sistema de altavoces para los pasajeros si sus señales no son tomadas por otro canal, ésto en caso que no se requieran los puestos especificados en el párrafo (c)(3)(iv)(A) de esta sección, o si la señal en tal puesto es tomada por otro canal, o

(C) Cada micrófono en la Cabina de Vuelo que se utiliza con el sistema de altoparlantes del avión, si sus señales no son tomadas por otro canal.

(4) Debe ser instalado para que:

(i) Reciba su energía eléctrica desde la barra que provee la máxima confiabilidad para la operación del Grabador de Voces de Cabina sin poner en riesgo las cargas de emergencia o esenciales.

(ii) Exista un medio automático para detener, simultáneamente, el grabador y prevenir que la función de borrado funcione dentro de los 10 minutos del impacto y

(iii) Exista un medio visual o auditivo para el chequeo prevuelo del grabador por operación adecuada.

(5) El contenedor del registro debe estar localizado y montado para minimizar la probabilidad de rotura del contenedor como resultado del impacto y el consecuente daño al registro por calor debido al fuego. Para cumplir con este requerimiento, el contenedor del registro debe estar en la parte posterior del avión, tan atrás como sea posible, pero, si los motores se encuentran montados atrás, no puede estar donde estos puedan chocar al contenedor durante el impacto. Sin embargo, no necesita estar fuera del compartimiento presurizado.

(6) Si el Grabador de Voces de Cabina tiene un dispositivo de borrado de gran volumen de datos (bulk erasure device), la instalación debe ser diseñada para minimizar la probabilidad de operación o accionamiento inadvertidos del dispositivo durante el impacto.

(7) Además, todo Grabador de Voces de Cabina debe:

(i) Ser de color naranja brillante o amarillo brillante;

(ii) Tener una cinta reflectora adherida a la superficie externa para facilitar su localización bajo el agua; y

(iii) Tener un dispositivo aprobado de localización bajo el agua, en o adyacente al contenedor, el cual esté asegurado de modo tal que no sea probable que se separe del contenedor durante un choque, a

menos que el Grabador de voces de cabina, y el Grabador de datos de vuelo requerido por la Sección 121.343 de esta Subparte, estén instalados adyacentes uno al lado del otro, de modo que no sea probable que se separen en el choque

(d) En cumplimiento con esta Sección se puede usar un Grabador de Voces de Cabina que tenga un borrador de cinta de modo que en cualquier momento de la operación del grabador, la información grabada antes de los 30 minutos, puede ser borrada o eliminada de otra forma.

(e) Reservado.

(f) En el caso de un incidente o accidente, que requiere inmediata notificación a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación (JIAAC) que resulte en la terminación del vuelo, el Explotador deberá guardar la información registrada, por lo menos 60 días, o si es requerido por la Autoridad Aeronáutica o la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación por un período más largo.

La información obtenida de los registros se usa para ayudar en la determinación de la causa de accidentes o incidentes, en conexión con las investigaciones bajo el Regulación de la JIAAC.

La Autoridad Aeronáutica no puede usar el registro con ninguna finalidad de penalidad civil, o acción con el certificado.

121.360 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

(a) Hasta tanto se satisfaga lo requerido en la sección 121.354, ninguna persona podrá operar un avión potenciado a turbina a menos que, esté equipado con un sistema de advertencia de proximidad al terreno que reúna las performances y estándares ambientales de la OTE-C92 o incorpore un sistema de advertencia de proximidad al terreno aprobado de acuerdo a una OTE.

(b) Para el sistema de advertencia de proximidad al terreno requerido por esta sección, el Manual de Vuelo deberá contener:

(1) Procedimientos apropiados para:

(i) El uso del equipo,

(ii) Establecer las acciones apropiadas de la tripulación respecto al equipo,

(iii) La desactivación en condiciones anormales y de emergencia previstas y

(iv) La inhibición de las alarmas del Modo 4, basadas en la posición del flap que no sea la correspondiente a la configuración de aterrizaje si el sistema incorpora un control de inhibición de alarma de flap del Modo 4, y

(2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que deben hallarse operativas..

(c) Ninguna persona puede desactivar un sistema de advertencia de proximidad al terreno requerido por esta sección excepto que lo realice en concordancia con los procedimientos contenidos en el Manual de Vuelo del Avión.

(d) Siempre que un sistema de advertencia de proximidad al terreno requerido por esta sección sea desactivado, deberá registrarse dicha acción en los registros de mantenimiento del avión incluyendo la fecha y la hora en que fue desactivado.

(e) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina a menos que esté equipado con un sistema de advertencia de proximidad al terreno/alerta de desvío de la senda de planeo que cumpla los estándares de performance y medioambientales contenidos en las OTE-C92a o OTE-92b o incorpore equipos de advertencia de proximidad al terreno/alerta de desvío de la senda de planeo aprobados según una OTE.

(f) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina equipado con un sistema requerido por el párrafo (e) de esta sección, que incorpore equipamiento que satisfaga los estándares de performance y medioambientales de la OTE-C92b o esté aprobado bajo una OTE, usando Perfiles de Alarmas que no sean los Modos 1 ó 3 para los Modos de Alarma 1 y 4.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE L - MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

Sección

121.361 Aplicación.

121.363 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.

121.365 Organización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

121.368 Inspección de aviones envejecidos y análisis de registros.

121.369 Requerimientos del manual.

121.370 Requisitos especiales para el programa de mantenimiento.

121.370a Inspecciones suplementarias

121.371 Personal de inspección requerido.

121.373 Análisis y vigilancia continua.

121.375 Programa de instrucción de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

121.378 Requerimientos del certificado.

121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

121.380 Requerimientos del registro de mantenimiento.

121.380a Transferencia de registros de mantenimiento.

121.361 Aplicación

(a) Excepto lo previsto por el párrafo (b) de esta Sección, esta Subparte prescribe requerimientos para el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para todos los Explotadores.

(b) La Autoridad Aeronáutica puede enmendar las especificaciones de operación del Explotador para permitir la desviación de aquellas disposiciones de esta Subparte que impedirían el retorno al servicio y el uso de componentes de estructura plantas de poder, componentes, y partes de recambio de estos, que han sido mantenidos, alterados o inspeccionados por personas empleadas fuera de la República Argentina, quienes no posean certificados habilitantes otorgados por la Autoridad Aeronáutica. Cada Explotador que use partes según esta desviación debe proveer lo necesario para la vigilancia de las instalaciones, de los procedimientos utilizados y de los medios necesarios, para asegurar que todo trabajo efectuado sobre esas partes sea realizado de acuerdo con el Manual del Explotador.

121.363 Responsabilidad por la aeronavegabilidad

(a) Cada Explotador es responsable primario por:

(1) La aeronavegabilidad de su aeronave, incluyendo estructuras, motores de aeronave, hélices, accesorios y partes de éstos; y

(2) La realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteración de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores de aeronave, hélices, componentes, equipos de emergencia, y partes de estos, de acuerdo con su manual y las reglas dadas por estas Regulaciones.

(b) El Explotador puede hacer acuerdos con otra persona para la ejecución de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones. No obstante, esto no exime al Explotador de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta Sección.

121.365 Organización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Cada Explotador que ejecuta su propio mantenimiento, (aparte de las inspecciones requeridas), mantenimiento preventivo, o alteraciones y toda persona con quien él acuerde la ejecución de ese trabajo, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo.

(b) Cada Explotador que efectúe cualquiera de las inspecciones requeridas por su manual de acuerdo con la Sección 121.369 (b)(2) o (3) (en esta Subparte denominadas "inspecciones requeridas") y cada persona con quien él acuerde la ejecución de ese trabajo, debe tener una organización adecuada para efectuar el mismo.

(c) Cada persona que ejecute las inspecciones requeridas además del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, deberá organizar la ejecución de aquellas funciones de manera de separar las funciones de inspección requerida de las otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones. La separación deberá ser por debajo del nivel de control administrativo en el cual la responsabilidad total por las funciones de inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, son ejercidas, y

(d) Cada Explotador que ejecute su propio mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, debe determinar las habilidades de aquellos de sus empleados que no dispongan de Licencias y sus Habilitaciones correspondientes o de Certificados de Competencia y que realicen funciones de mantenimiento basadas en entrenamiento, conocimiento, experiencia y pruebas prácticas, de acuerdo con el Anexo 3 de esta Parte.

121.367 Programa de mantenimiento, Mantenimiento preventivo y Alteraciones

(a) Cada Explotador tendrá un programa de inspección y un programa que cubra todo otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones que asegure que:

(1) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones efectuado por él, o por otras personas, se realice de acuerdo con el manual del Explotador;

(2) Se provea personal competente, medios y equipo adecuado para la ejecución correcta del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones; y

(3) Cada avión liberado al servicio esté en condiciones de aeronavegabilidad y haya sido mantenido correctamente para operar según esta Parte.

121.368 Inspección de aviones envejecidos y análisis de registros.

(a) Aplicación. Esta Sección se aplica a todos los aviones operados por el Explotador emitido bajo esta Parte.

(b) Operación después de la inspección y del análisis de registros. El Explotador no puede operar un avión bajo esta Parte después de las fechas especificadas en este párrafo, a menos que la Autoridad Aeronáutica le haya notificado que se ha completado la inspección por envejecimiento del avión y el análisis de los registros requeridos por esta Sección. Durante la inspección y el análisis de los registros, el Explotador debe demostrar a la Autoridad Aeronáutica que el mantenimiento de las partes y componentes de los aviones, susceptibles al envejecimiento, ha sido suficientemente adecuado y oportuno para garantizar el más alto nivel de seguridad.

(1) Aviones que excedan los 24 años en servicio al 01 de enero de 2006. Inspección inicial y repetitiva y análisis de los registros. Para un avión que haya excedido los 24 años en servicio al 01 de enero de 2006, no más allá del 01 de enero de 2010 y, a partir de esa fecha, a intervalos que no excedan los 7 años.

(2) Aviones que excedan los 14 años en servicio pero no superen los 24 años en servicio al 01 de enero de 2006. Inspecciones inicial y repetitiva y análisis de los registros. Para un avión que haya excedido los 14 años en servicio pero no los 24 años en servicio al 01 de enero de 2006, no más allá del 01 de enero de 2011 y, a partir de esa fecha, a intervalos que no excedan los 7 años.

(3) Aviones que no excedan los 14 años en servicio al 01 de enero de 2006, Inspecciones inicial y repetitiva y análisis de los registros. Para los aviones que no excedan los 14 años en servicio al 01 de enero de 2006, no más allá de 5 años después que el avión haya comenzado su decimoquinto año en servicio y, a partir de esa fecha, a intervalos que no excedan los 7 años.

(c) Problemas imprevistos de programación. En caso de un problema imprevisto de programación para un avión específico, la Autoridad Aeronáutica puede aprobar una extensión de hasta 90 días más allá del intervalo especificado en el párrafo (b) de esta Sección.

(d) Disponibilidad de los aviones y los registros. El Explotador debe tener disponible para la Autoridad Aeronáutica cada avión para el cual se requiere en esta Sección una inspección y análisis de los registros,

en condiciones de ser inspeccionadas según lo especificado por la Autoridad Aeronáutica, junto con los registros que contengan la siguiente información:

- (1) Total de años en servicio que tenga el avión.
- (2) Total de horas de vuelo de la estructura.
- (3) Total de ciclos de vuelo de la estructura.
- (4) Fecha de la última inspección y análisis de los registros requeridos por esta Sección.
- (5) Tiempo en servicio de las partes con vida límite de la estructura.
- (6) Tiempo transcurrido desde la última recorrida general de todos los componentes estructurales que lo requieran en períodos de tiempo específicos.

(7) Estado de Cumplimiento de las inspecciones en el avión, incluyendo el tiempo transcurrido desde la última inspección requerida por el programa de inspección bajo el cual se realizó el mantenimiento del avión.

- (8) Estado de Cumplimiento de lo siguiente, incluyendo los métodos de cumplimiento:

- (i) Directivas de Aeronavegabilidad.
- (ii) Programas de Control y Prevención de la Corrosión.
- (iii) Inspecciones y procedimientos requeridos por la Sección 121.370 (a) de esta Parte.
- (9) Una lista de las alteraciones estructurales mayores

(10) Un informe sobre las reparaciones estructurales mayores y el estado de cumplimiento de las inspecciones para dichas reparaciones.

(e) Notificación a la Autoridad Aeronáutica. Cada Explotador debe notificar a la Autoridad Aeronáutica al menos 60 días antes de la fecha en la cual el avión y sus registros estarán disponibles para la inspección de la misma y la evaluación de los registros.

121.369 Requerimientos del manual

(a) El Explotador debe incluir en su manual un gráfico o descripción de su Organización requerida por la Sección 121.365 de esta Subparte, el que debe ser aceptable para la Autoridad Aeronáutica, y una lista de personas con quienes él ha acordado la ejecución de cualquiera de sus inspecciones requeridas, otro tipo de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de ese trabajo.

(b) El manual del Explotador debe contener los programas requeridos por la Sección 121.367 de esta Subparte que debe ser seguido en la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones de esos aviones del Explotador incluyendo estructuras, motores de aeronaves, hélices, accesorios, equipo de emergencia, y parte de ellos y debe incluir por lo menos lo siguiente:

(1) El método de ejecución del mantenimiento de rutina y no rutina (que no sean las inspecciones requeridas), mantenimiento preventivo y alteraciones.

(2) Una designación de los ítems de mantenimiento y alteración que deben ser inspeccionados (ítems de inspección requerida (RII)), incluyendo por lo menos aquellos que puedan causar una falla, mal funcionamiento o defecto que pongan en peligro la segura operación de el avión, si no son efectuados correctamente o si son usadas partes o materiales inadecuados.

(3) El método de ejecución de las inspecciones requeridas y una designación por título ocupacional del personal autorizado a efectuar cada inspección requerida (RII).

(4) Los procedimientos para la reinspección del trabajo efectuado como resultado de novedades observadas durante la realización de las inspecciones requeridas (RII). (Procedimientos buy-back).

(5) Procedimientos, normas y límites necesarios para realizar las inspecciones requeridas y para la aceptación o rechazo de los ítems que requieren ser inspeccionados, y para la inspección periódica y calibración de las herramientas de precisión, equipos de medición y de ensayo.

- (6) Procedimientos para asegurar que todos los ítems de inspecciones requeridas (RII) sean efectuados.

(7) Instrucciones para impedir que cualquier persona que efectúe cualquier tarea realice la inspección requerida de la misma.

(8) Instrucciones y procedimientos para prevenir que la decisión de un inspector con respecto a cualquier inspección requerida (RII) sea anulada por otras personas que no sean del personal de supervisión de la unidad de inspección, o una persona a ese nivel de control administrativo que tenga la responsabilidad total sobre la gestión de las inspecciones requeridas y del resto de las funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

(9) Procedimientos para asegurar que las inspecciones requeridas, el resto del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que no hayan sido completados como resultado de cambios de turno o interrupciones similares del trabajo, sean completados correctamente antes que el avión sea liberado al servicio.

(10) Procedimientos que aseguren, durante la ejecución del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, la supervisión del trabajo por personas apropiadamente certificadas, correctamente entrenadas, calificadas y autorizadas para ello.

(11) Procedimientos para asegurar a la finalización de cada trabajo que el personal de supervisión interviniente asiente en los registros de mantenimiento su firma, número y tipo de licencia o matrícula poseída, u otra identificación aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

(12) Procedimientos para asegurar que el avión es liberado al servicio por personal de inspección certificado apropiadamente, entrenado correctamente y autorizado para ello.

(13) Instrucciones para impedir que cualquier persona que certifique liberaciones al servicio sea la misma que el personal mencionado en el párrafo (b) (11).

(14) Procedimientos para asegurar que se mantenga un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para certificar liberaciones al servicio, como así también del personal de supervisión.

(c) El Explotador debe describir en su manual un sistema adecuado (el cual pueda incluir un sistema codificado) que prevea la obtención y conservación de la información en una manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica y que proporcione:

(1) Una descripción (o referencia a datos aceptables para la Autoridad Aeronáutica) del trabajo efectuado;

(2) El nombre de la persona que ejecuta el trabajo si el trabajo es efectuado por una persona externa a la organización del Explotador; y

(3) El nombre u otra identificación aceptable para la Autoridad Aeronáutica del individuo, que aprobó el trabajo.

(d) El manual del Explotador debe contener un programa de integridad estructural que garantice la aeronavegabilidad del avión. Este programa deberá incluir información específica sobre la prevención y control de la corrosión, modificaciones estructurales e inspecciones correspondientes, evaluación de reparaciones e inspecciones suplementarias. En tal programa de integridad estructural se deben contemplar como mínimo la información y requisitos que se detallan en el Apéndice J de esta Parte.

121.370 Requisitos especiales para el programa de mantenimiento

(a) Ningún Explotador puede operar un avión British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 727, 737, o 747, Mc Donnell Douglas modelo DC-9/MD-80 o DC-10 o Fokker modelo F28, más allá del Tiempo de Implementación especificado a continuación o del 25 de Mayo de 2001, lo que ocurra más tarde, a menos que las Especificaciones de Operación hayan sido emitidas haciendo referencia a las pautas de evaluación de las reparaciones aplicables a los límites de presión del fuselaje (recubrimiento del fuselaje, recubrimientos de las puestas, membrana del mamparo de presión) y estas pautas estén incorporadas en el Programa de Mantenimiento. Las pautas de evaluación de las reparaciones deben ser aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

(1) Para todos los modelos de British Aerospace BAC1-11, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 60.000 vuelos.

(2) Para todos los modelos de Boeing 707, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 15.000 vuelos.

(3) Para todos los modelos de Boeing 727, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 45.000 vuelos.

(4) Para todos los modelos de Boeing 737, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 60.000 vuelos.

(5) Para todos los modelos de Boeing 747, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 15.000 vuelos.

(6) Para todos los modelos de Mc Donnell Douglas DC-9/MD-80, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 60.000 vuelos.

(7) Para todos los modelos McDonnell Douglas DC-10, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 30.000 vuelos.

(8) Para los Fokker F-28 Mark 1.000, 2.000, 3.000 y 4.000, el tiempo de implementación de los ciclos de vuelo es: 60.000 vuelos.

(b) Después del 16 de diciembre de 2008, ningún Explotador puede operar un avión categoría transporte potenciado a turbina que posea un Certificado Tipo original emitido después del 1º de enero de 1958, a menos que las instrucciones de mantenimiento e inspección del sistema del tanque de combustible esté incorporado en el Programa de Mantenimiento. Estas instrucciones deben contemplar la actual configuración del sistema del tanque de combustible de cada avión afectado y deben ser aprobadas por la Autoridad Aeronáutica. A continuación, las instrucciones aprobadas se pueden revisar sólo con la aprobación de la Dirección de Certificación Aeronáutica. Los Explotadores deben enviar sus solicitudes a través del Inspector Principal de Mantenimiento de la Autoridad Aeronáutica que corresponda, quien puede adicionar comentarios y luego enviarlos al Director de Certificación Aeronáutica. Los Explotadores deben remitir sus solicitudes de revisión a través del Inspector Principal de Mantenimiento de la Autoridad Aeronáutica, quien puede adicionar comentarios y enviarlos a la Dirección de Certificación Aeronáutica.

121.370a Inspecciones suplementarias

(a) Aplicación y Requisitos Generales. Después del 5 de diciembre de 2007, el Explotador no podrá operar un avión bajo esta Parte a menos que el Programa de Mantenimiento para ese avión incluya inspecciones y procedimientos basados en los criterios de Tolerancia al Daño. Los párrafos (b), (c) y (d) de esta Sección detallan las excepciones de este requisito.

(b) Nuevos modelos agregados al Certificado Tipo por medio de enmiendas. Este párrafo se aplica a todo avión agregado a un Certificado Tipo después del 8 de diciembre de 2003, que tenga una base de certificación que no incluya el requisito de inspecciones y procedimientos basados en los criterios de Tolerancia al Daño. El Explotador no puede operar ese avión más de 4 años después de la fecha de la enmienda al Certificado Tipo a menos que el Programa de Mantenimiento para que ese avión incluya inspecciones y procedimientos basados en los criterios de Tolerancia al Daño.

- (c) Reservado.

(d) Aprobaciones. Las inspecciones y procedimientos requeridos por esta Sección para ser incluidos en el Programa de Mantenimiento del Explotador para un avión deben ser aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

121.371 Personal de inspección requerido

(a) Ninguna persona puede requerirle a otra persona para efectuar las inspecciones requeridas (RII) a menos que la persona que efectúa esas inspecciones esté apropiadamente certificada, correctamente entrenada, calificada y autorizada a hacerlo.

(b) Ninguna persona puede permitir a cualquier otra persona efectuar una inspección requerida (RII) a menos que, en ese período, la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

(c) Ninguna persona puede efectuar una inspección requerida (RII) si la misma realizó la tarea que requiere ser inspeccionada.

(d) Cada Explotador mantendrá, o se asegurará que cada persona con quien él acuerde efectuar inspecciones requeridas mantenga, un listado actualizado de las personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas. Las personas deben ser identificadas por nombre, cargo ocupacional, y las inspecciones que ellos están autorizados a efectuar.

El Explotador (o la persona con quien él acuerde efectuar las inspecciones requeridas) debe informar por escrito, a cada persona autorizada para ello, sobre el alcance de sus responsabilidades, facultades y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para la inspección por la Autoridad Aeronáutica cuando ésta la requiera.

121.373 Análisis y vigilancia continua

(a) Cada Explotador establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua de la ejecución y eficacia de su programa de inspección y los programas que cubran el resto del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones y para la corrección de cualquier deficiencia en esos programas, sin considerar si los mismos son cumplidos por el Explotador o por otra persona.

(b) Cada vez que la Autoridad Aeronáutica encuentre que uno o ambos programas descriptos en el párrafo (a) de esta Sección no contienen los procedimientos y normas adecuadas para cumplir con los requerimientos de esta Parte, el Explotador deberá, después de ser notificado por la Autoridad Aeronáutica, realizar cualquier cambio que sea necesario en esos programas para cumplir aquellos requerimientos.

(c) Un Explotador puede petionar a la Autoridad Aeronáutica para que reconsidere la notificación para hacer un cambio en un programa. La petición debe ser enviada a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los 30 días después que el Explotador haya recibido la notificación. Excepto en el caso de una emergencia que requiera acción inmediata en interés de la seguridad, la presentación de la petición hace que la petición quede pendiente hasta que la Autoridad Aeronáutica tome una decisión al respecto.

121.375 Programa de instrucción de mantenimiento y mantenimiento preventivo

(a) Cada Explotador o persona que realice funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para sí mismo debe tener un programa de instrucción que asegure que cada persona (incluyendo el personal de inspección) que certifique la calidad de la tarea realizada, esté plenamente informado acerca de los procedimientos, las técnicas y los nuevos equipos en uso y sea competente para efectuar sus tareas.

121.377 Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo

(a) Dentro de la República Argentina todo Explotador (o persona efectuando funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para sí mismo) debe relevar de sus tareas para que descanse a toda persona que lleve a cabo mantenimiento o mantenimiento preventivo por los períodos establecidos en las regulaciones del Ministerio de Trabajo de la República Argentina.

121.378 Requerimientos del certificado

(a) Excepto para el mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones requeridas efectuados por Talleres Aeronáuticos Extranjeros de Reparación, certificados bajo las disposiciones de la Parte 145 de este Reglamento, cada persona que está directamente a cargo del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones y cada persona que realice las inspecciones requeridas deben estar certificadas apropiadamente según lo prescripto en la RAAC Parte 65.

(b) Para los propósitos de esta Sección, una persona directamente a cargo es toda persona asignada a un puesto en el cual él es responsable por el trabajo de un taller o escala que efectúa mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones u otras funciones que afecten a la aeronavegabilidad del avión. Una persona que esté directamente a cargo no necesita observar y dirigir a cada operario constantemente, no obstante dicha persona debe estar permanentemente disponible para consultas y decisiones en asuntos que requieran una instrucción específica o una decisión a un nivel de mayor autoridad que el de las personas que efectúan el trabajo.

(c) En los talleres o centro de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su Manual de Mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben obligatoriamente reunir las condiciones apropiadas establecidas en las RAAC, parte 65, de modo tal que se encuentren habilitadas para liberar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

(d) Toda persona que certifique que se ha completado satisfactoriamente una tarea de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración (excepto inspecciones requeridas) debe estar certificada apropiadamente según lo prescripto en las RAAC, Parte 65.

121.379 Autoridad para efectuar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Un Explotador puede realizar, o puede hacer acuerdo con otras personas para efectuar, mantenimiento, mantenimiento preventivo, y alteraciones de acuerdo con su Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada y su Manual de Mantenimiento. Además un Explotador puede efectuar esas funciones para otro Explotador de acuerdo con el Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada y el Manual de Mantenimiento del otro Explotador.

(b) Un Explotador puede aprobar cualquier aeronave, estructura, motor de aeronave, hélice o accesorio para retornar al servicio después de mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones que son efectuadas según el párrafo (a) de esta Sección. No obstante, en el caso de una reparación mayor o alteración mayor, el trabajo debe ser hecho según la Memoria Técnica u otro dato aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

121.380 Requerimientos del registro de mantenimiento

(a) Cada Explotador debe mantener (usando el sistema especificado en el manual requerido en la Sección 121.369 de esta Subparte) los registros siguientes por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta Sección.

(1) Todos los registros necesarios para demostrar que todos los requerimientos para la emisión de una liberación de aeronavegabilidad bajo la Sección 121.709 de esta Parte han sido cumplidos.

(2) Registros que contengan la siguiente información:

(i) El tiempo total en servicio de la estructura.

(ii) El tiempo total en servicio de cada motor y hélice.

(iii) El estado actualizado de las partes con vida límite de cada estructura, motor de aeronave, hélice, rotor, y sus componentes.

(iv) El tiempo desde la última recorrida general de todos los ítems instalados en el avión los cuales requieren ser recorridos a intervalos fijos de tiempo.

(v) El estado actualizado de inspecciones del avión, incluyendo los tiempos desde el último cumplimiento de cada inspección requerida por el programa de inspección bajo el cual el avión y sus componentes son mantenidos.

(vi) El estado actualizado de las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables incluyendo: la fecha, los métodos de cumplimiento y, si la Directiva incluye una acción repetitiva, el tiempo y la fecha del próximo cumplimiento.

(vii) Un listado actualizado de las alteraciones mayores de cada estructura, motor de aeronave, hélice, rotor y accesorios.

(b) Cada Explotador debe archivar los registros, que de acuerdo con esta sección se deben conservar, por los períodos siguientes:

(1) Excepto para los registros de la última recorrida general de cada estructura, motor, hélice, rotor y componentes, los registros especificados en el párrafo (a) (1) de esta Sección se conservarán hasta que el trabajo sea repetido o substituido por otro trabajo de alcance o detalle equivalente pero por no menos de un año después que el trabajo haya sido efectuado.

(2) Los registros de la última recorrida general de cada estructura, motor, hélice, rotor y sus componentes deberán conservarse hasta que el trabajo sea substituido por trabajos de alcance y detalle equivalentes.

(3) Los registros especificados en el párrafo (a) (2) de esta Sección deberán ser conservados y transferidos con el avión en el momento en que se venda.

(c) El Explotador debe retener todos los registros de mantenimiento requeridos por esta sección, debidamente conservados y disponibles para su inspección por la Autoridad Aeronáutica o por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (J.I.A.A.C)

121.380a Transferencia de registros de mantenimiento

Cada Explotador, que venda un avión matriculado en la República Argentina, deberá transferir al comprador, al momento de su venta, los siguientes registros de ese avión, en un formulario en lenguaje claro o en un formulario codificado a elección del comprador, si el formulario codificado provee para la preservación y recuperación de la información de una manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica:

(a) Los registros especificados en la Sección 121.380 (a) (2) de esta Subparte.

(b) Los registros especificados en la Sección 121.380 (a) (1) de esta Subparte que no estén incluidos en los registros cubiertos por el párrafo (a) de esta Sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor mantener la custodia física de tales registros. No obstante, la custodia de los registros por parte del vendedor no libera al comprador de su responsabilidad según la Sección 121.380 (c) de esta Subparte de tener los registros disponibles para su inspección por la Autoridad Aeronáutica o por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (J.I.A.A.C).

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE M - REQUERIMIENTOS PARA LA TRIPULACION Y PERSONAL AERONAUTICO

Sección

121.381 Aplicación.

121.383 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos.

121.383a Operaciones Especiales.

121.384 Uso de lentes correctivas

121.385 Composición de la tripulación de vuelo.

121.386 Radioperador

121.387 Técnico mecánico de vuelo.

121.389 Navegador de vuelo y equipos especiales de navegación.

121.390 Tripulantes de cabina de pasajeros.

121.393 Requerimiento de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.

121.395 Despachantes de aeronave. Operaciones internas e internacionales.

121.396 Obligaciones del Despachante de aeronaves

121.397 Emergencias. Asignación de tareas.

121.381 Aplicación

(a) Esta Subparte establece los requisitos que deben cumplir los tripulantes y despachantes de aeronave de todos los Explotadores.

121.383 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona como tripulante o despachante de aeronave; ni ninguna persona puede desempeñarse como tripulante o despachante de aeronave a menos que esa persona:

(1) Posea una licencia actualizada, correspondiente a la función que desempeña, otorgada por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Posea la habilitación actualizada, correspondiente al avión en que cumple funciones y a la operación que realiza.

(3) Mantenga el certificado de aptitud psicofísica vigente, correspondiente a la licencia utilizada.

(b) Cada tripulante y despachante, deberá presentar ante el requerimiento de inspectores de la Autoridad Aeronáutica los documentos mencionados en (a) (1), (2) y (3).

Ningún Explotador, operando bajo esta Parte, puede emplear como piloto a una persona que haya cumplido 60 años de edad, ni ninguna persona que haya cumplido 60 años de edad podrá desempeñarse como piloto en operaciones que se realicen bajo esta Parte.

121.383a Operaciones Especiales.

a) Ningún Explotador podrá utilizar a persona alguna como tripulante de vuelo o despachante de aeronave, en relación con una Operación Especial, sin haber impartido la instrucción específica correspondiente a dicha persona.

b) Ninguna persona podrá desempeñarse como tripulante de vuelo o Despachante de Aeronave, en relación con una Operación Especial, sin haber recibido la instrucción y Habilitación Especial o Autorización correspondiente.

121.384 Uso de lentes correctivas

(a) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo sea considerado apto para ejercer las atribuciones que le confiere una licencia a reserva de utilizar lentes correctivas adecuadas, dispondrá de un par de lentes correctivas de repuesto cuando ejerza dichas atribuciones.

121.385 Composición de la tripulación de vuelo

(a) Ningún Explotador puede operar un avión con una tripulación menor a la mínima especificada en el Manual de Vuelo del Avión aprobado para ese tipo de avión y para el tipo de operación a realizar.

(b) Ningún miembro de la tripulación que posea dos o más licencias, podrá cumplir funciones simultáneas a bordo de aviones que operen según esta Parte.

(c) Ningún Explotador que opere según esta Parte, integrará las tripulaciones con menos de dos pilotos, de los cuales designará uno como comandante (piloto al mando) y otro como copiloto. Para integrar tripulaciones reforzadas deberá designarse además un segundo al mando, de acuerdo con lo establecido en 121.543.

(d) En aquellas tripulaciones que se requiera un técnico mecánico de vuelo, por lo menos uno de los tripulantes, deberá estar capacitado para desempeñar esas funciones y resolver las emergencias que pudieran presentarse si el titular se enfermara o quedara impedido de cumplir sus funciones. El reemplazante no necesita poseer la licencia habilitante para cumplir esas funciones.

121.386 Radioperador

(a) Ningún Explotador designará una tripulación de vuelo que no incluya por lo menos una persona titular de una licencia o certificado de operador de telecomunicaciones, que le autorice a realizar el servicio de la estación de radio del avión.

(b) La obtención del Certificado de Radioperador Restringido se rige por la Resolución 2444/98 de la Secretaría de Comunicaciones.

121.387 Técnico mecánico de vuelo

(a) Ningún Explotador podrá operar un avión cuyo certificado tipo haya sido emitido antes del 01 de enero de 1964, con un peso máximo de despegue de 36.000Kg. (80.000 lb.), sin un tripulante que posea la licencia actualizada de técnico mecánico de vuelo. Para aquellos aviones con certificado tipo emitido después del 01 de enero de 1964, la exigencia de técnico mecánico de vuelo estará acorde con los requisitos según fueron certificados.

121.389 Navegador de vuelo y equipos especiales de navegación.

(a) Ningún Explotador podrá operar un avión fuera de las fronteras del país cuando su posición no pueda ser confiablemente establecida, por un periodo de más de una hora sin:

(1) Un navegador que posea su licencia actualizada, o

(2) Medios especiales de navegación, aprobados de acuerdo a la Sección 121.355 de estas normas, que permitan a cada piloto, sentado en su puesto normal de trabajo determinar de manera confiable la posición del avión.

(b) No obstante lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección; la Autoridad Aeronáutica puede también requerir un navegador o equipamiento especial de navegación, o ambos, cuando medios especiales de navegación son necesarios para una hora o menos. Para esta determinación, la Autoridad Aeronáutica considerará:

(1) La velocidad del avión;

(2) Las condiciones meteorológicas normales en la ruta;

(3) La extensión del control del tránsito aéreo;

(4) La congestión del tráfico;

(5) La cobertura de radio navegación;

(6) Requerimientos de combustible;

(7) Combustible disponible para retornar al punto de partida o a las alternativas;

(8) Certeza del cumplimiento de la operación pasado el punto de no retorno.

(9) Cualquier otro factor relevante en interés de la seguridad.

(c) Las operaciones que requieran navegador o equipos especiales de navegación o ambos, deberán ser incluidas en las Especificaciones de Operación del Explotador aéreo.

121.391 Tripulantes de cabina de pasajeros (TCP)

(a) Cada Explotador deberá disponer como mínimo la siguiente cantidad de TCP en cada avión que utilice para transporte de pasajeros:

(1) Para aviones que transporten de 20 hasta 44 pasajeros, un TCP.

(2) Para aviones que transporten de 45 pasajeros hasta 104 pasajeros, dos TCP.

(3) Para aviones que transporten de 105 pasajeros hasta 145 pasajeros, tres TCP.

(4) Para aviones que transporten de 146 pasajeros hasta 190 pasajeros, cuatro TCP.

(5) Para aviones que transporten más de 191 pasajeros, se adicionará un TCP cada 40 pasajeros o fracción.

(b) Si cuando realiza la demostración de evacuación de emergencia requerida en 121.291 (a) o (b), el Explotador utiliza más tripulantes de cabina de pasajeros que los requeridos en el párrafo (a) de esta Sección, para la máxima capacidad de asientos del avión utilizado en la demostración, no podrá después despegar el avión:

(1) En la configuración de máxima cantidad de asientos, con menos tripulantes de cabina de pasajeros que los utilizados en la demostración de evacuación de emergencia; o

(2) En cualquier otra configuración reducida de asientos, con menor cantidad de tripulantes de cabina de pasajeros que el requerido en el párrafo (a) de esta Sección, para esa cantidad de asientos más el número de tripulantes de cabina utilizados en la demostración de evacuación de emergencia que fueron utilizados en exceso a los requeridos en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) El número de tripulantes de cabina de pasajeros para cada tipo de avión y para cada configuración de asientos de pasajeros, de acuerdo a los párrafos (a) y (b) de esta Sección, deberán ser incluidos en las especificaciones de operación del Explotador.

(d) Durante los despegues y aterrizajes, los tripulantes de cabina de pasajeros deben situarse tan próximo como sea posible a las salidas al nivel del piso del avión y deben estar uniformemente distribuidos a lo largo del mismo, de manera de poder contribuir eficazmente a una eventual evacuación de emergencia. Durante el rodaje deben permanecer en sus puestos con los cinturones de seguridad y arneses ajustados, excepto para cumplir tareas relacionadas con la seguridad del avión o de sus ocupantes

121.393 Requerimientos de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.

Cuando los pasajeros deban permanecer a bordo, el Explotador debe cumplir lo siguiente:

(a) En cada avión donde no sea requerido un tripulante de cabina de pasajeros, de acuerdo a 121.391 (a), el Explotador debe asegurar que otro tripulante calificado en procedimientos de evacuación de emergencia de ese avión, como se requiere en 121.417, y que sea identificado por los pasajeros, permanezca:

(1) A bordo del avión; o

(2) Cerca del avión, en posición para controlar adecuadamente la seguridad de los pasajeros y:

(i) Los motores del avión estén detenidos; y

(ii) Por lo menos una salida al nivel del piso permanezca abierta con escalera u otro medio que permita la salida de los pasajeros.

(b) En cada avión para el cual TCP son requeridos por 121.391(a)

(1) El Explotador deberá asegurar que:

(i) Los motores del avión están detenidos;

(ii) Por lo menos una salida al nivel del piso permanezca abierta con escalera u otro medio que permita la salida de los pasajeros.

(iii) El número de TCP a bordo es por lo menos la mitad del número requerido por 121.391(a), redondeando al número próximo más bajo en el caso de fracción, pero nunca menor que uno.

(c) Reservado.

(d) Si solamente un tripulante de cabina de pasajeros esta a bordo, ese tripulante deberá estar ubicado de acuerdo con el procedimiento operativo aceptado por la Autoridad Aeronáutica al Explotador. Si más de un TCP está a bordo, deben distribuirse en la cabina para proporcionar asistencia efectiva para la evacuación en caso de una emergencia.

121.395 Despachantes de aeronave. Operaciones internas e internacionales

(a) Cada Explotador deberá disponer de suficientes despachantes de aeronaves habilitados en cada aeropuerto en que opere, o en cada centro de despacho que utilice en caso de tener autorizado un sistema de despacho a distancia, en cuyo caso además deberá contar con personal que actúe como supervisor de carga en cada aeropuerto.

(b) El supervisor de carga será un titular de Licencia de Despachante de Aeronave el cual será instruido por el explotador respecto a cada tipo y modelo de aeronave en particular, a efectos de permitirle ejercer un efectivo control del cumplimiento de lo determinado por el centro de despacho para cada vuelo (cantidad y distribución del combustible, peso y distribución de la carga, etc.).

121.396 Obligaciones del Despachante de aeronaves

(a) Cuando el sistema de supervisión de operaciones utilice los servicios de un despachante de aeronaves, las obligaciones de este serán:

(1) Recopilar la información necesaria para la realización del vuelo y ponerla a disposición del Comandante para resolver el despacho en forma conjunta.

(2) Preparar el Plan Operacional de Vuelo y el Plan de Vuelo ATS, firmarlos sometiéndolos a la aprobación del Comandante, y presentar el segundo a la dependencia ATS apropiada.

(3) Suministrar al Comandante de la aeronave, durante el vuelo y por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad.

(4) En caso de emergencia, iniciar los procedimientos que se indiquen en el MOE y lo que sea aplicable del Reglamento de Vuelos.

(5) Permanecer en su puesto hasta que se hayan finalizado todos los vuelos a su cargo, a no ser que haya sido debidamente relevado.

(6) Confeccionar el despacho técnico de los vuelos de acuerdo a la información meteorológica, en concordancia con lo establecido para cada caso en el MOE.

(7) Verificar que el reabastecimiento de combustible se lleve a cabo de acuerdo con lo determinado en el Plan Operacional de Vuelo, cuidando asimismo que contemple las necesidades que surjan del Plan de Vuelo ATS.

(8) Supervisar la admisión, pesaje y distribución de la carga, pasajeros y combustible, en consecuencia cuidará que el embarque de pasajeros, distribución de la carga y del combustible no se realicen fuera de los términos establecidos.

(b) El Despachante de aeronaves, en el cumplimiento de su tarea, es solidariamente responsable junto con el Comandante en todo lo relativo al despacho técnico-operativo de la aeronave.

(c) El Despachante de aeronaves evitará tomar cualquier medida incompatible con los procedimientos establecidos por:

(1) Los servicios de control de Tránsito Aéreo.

(2) Los servicios de meteorología.

(3) Los servicios de comunicaciones.

121.397 Emergencias. Asignación de tareas

(a) Cada Explotador debe determinar para cada miembro de la tripulación de cada tipo y modelo de avión, las funciones que deberá cumplir en una emergencia o en una situación que requiera una evacuación de emergencia. El Explotador, deberá demostrar que estas funciones son realistas, que pueden ser prácticamente realizadas, y que podrán ser cumplidas ante emergencias razonablemente previstas, incluyendo la incapacitación de algún tripulante o la imposibilidad de llegar a la cabina de pasajeros por desplazamiento de la carga en aquellos vuelos que combinan carga y pasajeros, o por otras razones.

(b) El Explotador debe incluir en su manual de operaciones las funciones de cada categoría de tripulante, de acuerdo a lo requerido en el párrafo (a) de esta Sección.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS

OPERACIONES REGULARES INTERNACIONALES Y.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE N PROGRAMA DE INSTRUCCION

Sección

121.400 Aplicación y términos usados.

121.401 Programa de instrucción - Generalidades

121.402 Programa de instrucción. Normas especiales.

121.403 Programa de instrucción. Currícula.

121.404 Instrucción en gerenciamiento de los recursos (CRM).

121.405 Programa de instrucción. Revisiones. Aprobación inicial y final.

121.406 Reservado.

121.407 Programa de instrucción. Aprobación de simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción

121.409 Cursos de instrucción utilizando simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.

121.411 Calificación del inspector reconocido e instructor.

121.412 Reservado.

121.413 Inspector reconocido: instrucción inicial.- Instructor de simulador: instrucción inicial y de transición. Inspector reconocido e instructor de vuelo: instrucción de vuelo inicial y de transición.

121.414 Reservado.

121.415 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos de instrucción.

121.417 Instrucción de emergencias para tripulantes.

121.418 Instrucción de diferencias. Tripulantes y despachantes de aeronave.

121.419 Pilotos, técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción en tierra, inicial, de transición y promoción.

121.420 Navegadores de vuelo. Instrucción en tierra inicial y de transición.

121.421 Tripulantes de cabina de pasajeros. Instrucción en tierra inicial y de transición.

121.422 Despachante de aeronaves. Instrucción en tierra inicial y de transición.

121.424 Pilotos. Instrucción de vuelo inicial, de transición y promoción.

121.425 Técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.

121.426 Navegadores de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.

121.426a Tripulantes de cabina de pasajeros. Instrucción de vuelo inicial.

121.427 Instrucción periódica.

121.400 Aplicación y términos usados.

(a) Esta Subparte establece los requerimientos aplicables a los Explotadores para la elaboración y mantenimiento de los programas de instrucción de tripulantes, despachantes de aeronave y otro personal de operaciones y para la aprobación y uso de dispositivos de instrucción para la conducción de esos programas.

(b) Para los propósitos de esta Subparte, el agrupamiento de aviones es el siguiente:

(1) Grupo I – Aviones propulsados por hélice, que incluye:

(i) Motores alternativos.

(ii) Motores turbohélice.

(2) Grupo II – Aviones potenciados a turbina.

(c) Para los propósitos de esta Subparte se aplican los siguientes términos y definiciones:

(1) Instrucción inicial: instrucción requerida por tripulantes y despachantes de aeronave que no han sido habilitados ni prestado servicios en la misma función en otro avión del mismo grupo.

(2) Instrucción de transición: instrucción requerida para tripulantes y despachantes de aeronave que han sido habilitados y se han desempeñado en la misma función en otro avión del mismo grupo.

(3) Instrucción de promoción: instrucción requerida por tripulantes que han estado habilitados como copiloto en un tipo particular de avión, antes de que puedan ser habilitados como piloto en ese mismo tipo de avión.

(4) Instrucción de diferencias: instrucción requerida por tripulantes o despachantes de aeronave habilitados en determinado tipo de avión, cuando la Autoridad Aeronáutica considere que una instrucción diferente es necesaria antes de prestar servicios en esa misma función, en un avión que siendo del mismo tipo tenga variantes respecto de aquel para el que fue originalmente instruido.

(5) Horas programadas: las horas de instrucción programadas en esta Subparte, las que pueden ser reducidas por la Autoridad Aeronáutica, si el Explotador demuestra que las circunstancias justifican una reducción.

(6) Instrucción en vuelo: las maniobras, procedimientos o funciones que deben ser cumplidos en el avión.

(7) Centro de instrucción: organización, regulada de acuerdo con las normas vigentes para centros de instrucción, que proporciona por contrato u otro medio dicho servicio a Explotadores Aéreos.

(8) Instrucción para recalificación: La instrucción requerida por tripulantes y despachantes, previamente instruidos y habilitados, pero que han quedado inhabilitados por no haber cumplido en oportunidad la instrucción periódica requerida en 121.427, o el examen de idoneidad requerido en 121.441.

121.401 Programa de instrucción - Generalidades

(a) Cada Explotador debe:

(1) Elaborar y obtener la aprobación inicial y final de un programa de instrucción que cumpla los requerimientos de esta Subparte y de los apéndices E y F y que asegure que cada tripulante, despachante de aeronave, instructor de vuelo e inspector y cada persona con tareas asignadas para el transporte y manipuleo de mercancías peligrosas y material radioactivo o magnetizado, esta adecuadamente instruido para cumplir con las tareas asignadas.

(2) Proveer adecuadas facilidades para la instrucción en tierra y en vuelo e instructores calificados en tierra para la instrucción requerida en esta Subparte;

(3) Proveer y mantener actualizado para cada tipo de avión y las variaciones de ese avión, si correspondiere, adecuado material de instrucción, exámenes, formularios, instrucciones y procedimientos para utilizar en la conducción de la instrucción y los controles requeridos en esta Parte; y

(4) Proveer suficientes instructores de vuelo, instructores de simulador e inspectores reconocidos, para conducir la instrucción en vuelo y las inspecciones y cursos en simulador permitidos en esta Parte.

(b) Siempre que un tripulante o despachante de aeronave que debe realizar instrucción periódica, examen en vuelo o examen de competencia rinda el examen o complete la instrucción en el mes calendario anterior o posterior al mes calendario establecido, será considerado como realizado en el mes calendario en que debió haber sido realizado.

(c) Cada instructor o inspector reconocido, responsable de alguna asignatura de instrucción en tierra, instrucción en vuelo, curso de instrucción, inspección de vuelo o examen de competencia previsto en esta Parte, debe efectuar un registro o informe escrito sobre el conocimiento y eficiencia del tripulante y/o despachante, al finalizar la instrucción prevista. Este registro será incluido en el legajo del tripulante o despachante. Cuando dicho registro sea ingresado y conservado en un banco de datos, el instructor o inspector reconocido deberá ser identificado, pero no será necesaria la firma del mismo.

(d) Las asignaturas que son de aplicación a más de un avión o función de tripulante, que han sido satisfactoriamente cursadas durante el desarrollo de otro curso de avión o de otra función, no es necesario repetirlas excepto en los cursos de instrucción periódica.

(e) La conclusión satisfactoria de los cursos inicial, transición, promoción y examen de idoneidad, en este caso cuando así se determine, debe ser certificada por un inspector de la Autoridad Aeronáutica. No obstante dicha Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de asumir tal responsabilidad en cualquier otra evaluación.

121.402 Programa de instrucción. Normas especiales.

(a) Un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica puede ser seleccionado, bajo esta Subparte, para proveer instrucción, bajo contrato u otro arreglo, al personal de un explotador sujeto a los requerimientos de esta Subparte.

(b) Un Explotador puede establecer un contrato, o establecer otra forma de arreglo para utilizar los servicios de un centro de instrucción certificado para instruir a sus tripulantes, solo si el centro de instrucción:

(1) Mantiene vigente la certificación de la Autoridad Aeronáutica.

(2) Posee facilidades y equipamiento acorde para la instrucción.

(3) Posee los currículos correspondientes, aprobados para impartir la instrucción.

(4) Posee suficientes instructores, calificados bajo los requerimientos de 121.411 ó 121.413 para proveer instrucción a personas bajo los requerimientos de esta Subparte.

121.403 Programa de instrucción. Currícula.

(a) Cada Explotador debe preparar por escrito y mantener actualizado la currícula de los programas de instrucción para cada tipo de avión respecto de los despachantes de vuelo y tripulantes requeridos para ese tipo de avión. La currícula debe incluir la instrucción teórica y práctica requeridas por esta Subparte.

(b) Cada currícula de los programas de instrucción debe contener:

(1) Un listado de las asignaturas de instrucción teóricas, incluidas las que correspondan a los procedimientos anormales y de emergencia.

(2) Un listado de todos los dispositivos de instrucción, maquetas en tamaño natural, entrenadores de sistemas y procedimientos y otras ayudas a la instrucción que el Explotador utilizará.

(3) Descripciones detalladas y gráficos de las maniobras normales, anormales y de emergencia, procedimientos y funciones que serán realizados durante cada fase del vuelo de instrucción o vuelo de inspección, indicando aquellas maniobras, procedimientos y funciones que deben ser ejecutadas en el avión, en vuelo de instrucción y vuelos de inspección.

(4) Un listado de simuladores de vuelo u otros dispositivos de instrucción aprobados en 121.407, incluyendo la aprobación para maniobras, procedimientos y funciones particulares.

(5) Las horas programadas de instrucción aplicables a cada fase de la instrucción.

(6) Una copia de la aprobación emitida por la Autoridad Aeronáutica.

121.404 Instrucción en gerenciamiento de los recursos (CRM).

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona como tripulante o despachante de vuelo, salvo que esa persona haya aprobado un curso completo de CRM, de acuerdo con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

121.405 Programa de instrucción. Revisiones. Aprobación inicial y final.

(a) Para obtener la aprobación inicial o final de un programa de instrucción, o de la revisión de un programa de instrucción aprobado, cada Explotador debe presentar a la Autoridad Aeronáutica:

(1) Un resumen del programa o de la revisión propuesta, incluyendo un resumen de la currícula propuesta o revisada que proporcione la información necesaria para una evaluación preliminar de los mismos; y

(2) Cualquier información adicional solicitada por la Autoridad Aeronáutica

(b) Si el programa de instrucción propuesto cumple con esta Subparte, la Autoridad Aeronáutica concederá la aprobación inicial y el Explotador podrá conducir la instrucción de acuerdo con el programa. La Autoridad Aeronáutica evaluará la efectividad del programa y notificará al Explotador, cuando fuere necesario, las deficiencias a corregir.

(c) La Autoridad Aeronáutica otorgará la aprobación final del programa o de la revisión si considera que el Explotador ha demostrado que la instrucción conducida bajo la aprobación inicial de acuerdo con lo establecido en el párrafo (b) de esta Sección, asegura que una persona que ha completado con éxito la instrucción, está adecuadamente instruida para cumplir las funciones para las que ha sido instruida.

(d) Para otorgar la aprobación inicial y final de los programas de instrucción o de sus revisiones, incluyendo la reducción de horas programadas especificada en esta Subparte, la Autoridad Aeronáutica considerará las ayudas para la instrucción, dispositivos, métodos y procedimientos listados por el Explotador en la currícula requerida en 121.403 que incrementen la calidad y efectividad del proceso "enseñanza-aprendizaje"

(e) Toda vez que la Autoridad Aeronáutica encuentre que es necesario introducir revisiones al programa de instrucción que ha recibido la aprobación final, lo comunicará al Explotador, que deberá producir los cambios señalados. Dentro de los 30 días de la recepción de la notificación, el Explotador podrá solicitar una reconsideración de la misma; en tal caso la revisión quedará pendiente hasta tanto la Autoridad Aeronáutica adopte una decisión final. Sin embargo, si la Autoridad Aeronáutica considera que existe una situación de emergencia que requiera una acción inmediata en interés de la seguridad del transporte aéreo puede, informando los motivos disponer una revisión inmediata.

(f) Cada Explotador descrito en 135.3 (b) y (c) de la Parte 135 de estas Regulaciones debe incluir el material mencionado en 121.403 en el manual requerido en 135.21.

121.406 Reservado

121.407 Programa de instrucción. Aprobación de simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción

(a) Cada simulador de vuelo u otro dispositivo de instrucción utilizado en un curso de instrucción de acuerdo con 121.409, en exámenes requeridos en la Subparte O o en los apéndices E y F de esta Parte, debe:

(1) Ser específicamente aprobado para:

(i) El Explotador;

(ii) El tipo de avión y, si es aplicable para la particular versión dentro del tipo de avión, para el cual se realiza la instrucción.

(iii) La maniobra en particular, procedimiento o función del tripulante involucrado.

(2) Mantener la performance, funcionalidad y otras características requeridas para su aprobación.

(3) Ser modificado de acuerdo con cualquier modificación del avión que está siendo simulado que resulte en cambios de performance, funcionalidad u otra característica requerida para su aprobación.

(4) Antes de cada día de trabajo ser sometido a una inspección de prevuelo funcional.

(5) Poseer un libro para el registro diario de utilización y registro de novedades observadas por el instructor o inspector al finalizar cada sesión de instrucción o inspección de vuelo.

(b) Un determinado simulador de vuelo u otro dispositivo de instrucción puede ser aprobado para ser utilizado por más de un Explotador. A solicitud de un Explotador, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar la utilización de un simulador u otro dispositivo de instrucción perteneciente al fabricante del avión u otra empresa, mediante la aceptación de la certificación del equipo emitida por la Autoridad Aeronáutica del país en que está ubicado.

(c) Un simulador de vuelo puede ser utilizado en lugar de un avión para satisfacer los requerimientos de vuelo fijados en 121.439 y 121.441 y los apéndices E y F de esta Parte, si el simulador:

(1) Ha sido aprobado bajo esta Sección y cumple los requerimientos establecidos en el apéndice H de esta Parte; y

(2) Si es utilizado como parte de un programa que cumple los requisitos de instrucción de 121.424(a) y (c) y del apéndice H de esta Parte.

(d) Para satisfacer los requisitos de instrucción de vuelo para pilotos, establecidos en el programa de instrucción para cortantes de viento a baja altitud, aprobado para la empresa según 121.409 (d) de esta Parte, debe ser utilizado en lugar de un avión, un simulador de vuelo aprobado de acuerdo con los requerimientos de esta Parte.

121.409 Cursos de instrucción utilizando simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.

(a) Los programas de instrucción aprobados pueden incluir la utilización de simuladores de vuelo u otros dispositivos de instrucción que serán utilizados como esta dispuesto en esta Sección.

(b) Un curso de instrucción en simulador de vuelo puede ser incluido, para ser utilizado como esta previsto en 121.441, si tal curso:

(1) Incluye como mínimo 4 horas de instrucción en los controles de pilotaje del simulador, como asimismo una reunión previa y otra posterior al vuelo de instrucción;

(2) Incluye instrucción como mínimo en los procedimientos y maniobras establecidas en el apéndice F de esta Parte; o

(3) Incluye instrucción orientada a la operación en ruta, que:

(i) Utiliza una tripulación de vuelo completa;

(ii) Incluye como mínimo las maniobras y procedimientos (anormales y de emergencia) que pueden ocurrir en operaciones de línea;

(iii) Es representativa de las operaciones conducidas por el Explotador; y

(4) Es impartida por un instructor que cumple con los requisitos exigidos en 121.411.

(c) Las horas de vuelo de instrucción programadas en esta Subparte no se aplican, si el programa de instrucción para ese tipo de avión incluye:

(1) Un curso de instrucción para piloto en un simulador de vuelo de acuerdo a lo previsto en 121.424 (d); o

(2) Un curso de instrucción para técnico mecánico de vuelo en un simulador de vuelo u otro dispositivo, de acuerdo a lo previsto en 121.425 (c).

(d) Cada Explotador que debe cumplir con lo previsto en 121.358 de esta Parte debe utilizar en cada uno de sus cursos de instrucción para pilotos, un simulador aprobado para cada tipo de avión que le permita, como mínimo, realizar instrucción de procedimientos y maniobras incluidas en su programa de instrucción con referencia a cortantes de viento a baja altitud. La instrucción de vuelo referente a cortantes de viento a baja altitud, debe ser incluida en cada uno de los cursos de instrucción previstos en 121.409 (b), 121.418, 121.424 y 121.427 de esta Parte.

121.411 Calificación del inspector reconocido e instructor.

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni ninguna persona puede desempeñarse como inspector reconocido o instructor, en un programa de instrucción establecido bajo esta Subparte, salvo que, con respecto al tipo particular de avión de que se trate, esa persona:

(1) Posea la licencia y las habilitaciones necesarias que le permitan desempeñarse como piloto al mando, técnico mecánico de vuelo, navegador o TCP, según corresponda, en operaciones de acuerdo con esta Parte. El instructor de vuelo deberá poseer además, la licencia que le permita desempeñar esas funciones.

(2) Haya completado satisfactoriamente las apropiadas fases de instrucción para el avión, incluyendo la instrucción periódica requerida a fin de desempeñarse como piloto al mando, técnico mecánico de vuelo, navegador o TCP, según corresponda, en operaciones de acuerdo con esta Parte;

(3) Haya completado satisfactoriamente las evaluaciones que sean requeridas para desempeñarse como piloto al mando, técnico mecánico de vuelo, navegador o TCP, según corresponda, en operaciones de acuerdo con esta Parte.

(4) Haya completado satisfactoriamente los requerimientos de instrucción enunciados en 121.413, cuando sea aplicable.

(5) En el caso de un inspector reconocido esté habilitado para el tipo de avión, para las funciones específicas que deberá cumplir y haya sido propuesto por el Explotador y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(6) Posea certificado de aptitud psicofisiológica vigente, para desempeñar la función que en cada caso corresponda.

(b) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni ninguna persona puede prestar servicios como instructor de simulador para un curso de instrucción impartido en un simulador de aeronave, a menos que dicha persona según corresponda:

(1) Sea titular de las licencias de Piloto de Transporte de Línea Aérea con la habilitación de Piloto en el tipo de aeronave correspondiente, y la de Instructor de Vuelo; y haya completado satisfactoriamente el entrenamiento periódico en simulador establecido para los pilotos al mando.

(2) Sea titular de la licencia de Técnico Mecánico de a Bordo o Navegador con la habilitación de tipo de aeronave correspondiente, y haya sido capacitado por el explotador para desempeñarse como instructor de dichas funciones.

(3) Haya completado satisfactoriamente, un curso de familiarización del simulador en el cual impartirá instrucción.

121.412 Reservado

121.413 Inspector reconocido: instrucción inicial. Inspector reconocido e instructor de vuelo: instrucción de vuelo inicial y de transición.

(a) La instrucción inicial en tierra para un inspector reconocido debe incluir:

(1) Tareas, funciones y responsabilidades de un inspector reconocido.

(2) Código Aeronáutico; políticas y procedimientos de la empresa.

(3) Métodos, procedimientos y técnicas para conducir los exámenes requeridos.

(4) Evaluación apropiada del desempeño de los pilotos, incluyendo la detección de:

(i) Instrucción inadecuada o insuficiente; y

(ii) Características personales que podrían afectar la seguridad

(5) Las acciones correctivas adecuadas en el caso de exámenes insatisfactorios.

(6) Los métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para el cumplimiento de procedimientos normales, anormales y de emergencia, requeridos para el tipo de avión.

(b) El Explotador deberá asegurarse que los inspectores reconocidos e instructores hayan completado satisfactoriamente la instrucción inicial en "CRM", y la instrucción periódica anual según lo especifica la Disposición 37/97, como mínimo. Es recomendable que posean el Certificado de Competencia de Instructor/ Facilitador de "CRM/LOS".

(c) La instrucción inicial y de transición de vuelo para inspectores reconocidos e instructores de vuelo debe incluir lo siguiente:

(1) Suficiente instrucción en vuelo y práctica para conducir las inspecciones e instrucción de vuelo desde los asientos de piloto y de segundo al mando y realizar las maniobras normales, anormales y de emergencia que sean requeridas para asegurar su competencia en las inspecciones de vuelo y la instrucción requeridos en esta Parte.

(2) Las medidas apropiadas de seguridad a ser tomadas, desde cualquiera de los dos puestos de pilotaje, en las situaciones de emergencia que pueden ocurrir durante la instrucción.

(3) Los resultados potenciales de medidas de seguridad, impropias o inoportunas, durante la instrucción.

Los requerimientos de los párrafos (c) (2) y (3) de esta Sección pueden ser cumplidos en vuelo o en un simulador aprobado.

121.414 Reservado

121.415 Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos de instrucción.

(a) Cada programa de instrucción debe proporcionar el siguiente entrenamiento en tierra, como sea apropiado para la particular designación que corresponda como tripulante o despachante:

(1) Adoctrinamiento básico en tierra para tripulantes y despachantes recién contratados, que incluya 40 horas programadas de instrucción, sobre los siguientes temas como mínimo:

(i) Funciones y responsabilidades de los tripulantes y despachantes como sea aplicable en cada caso; según

(ii) Instrucción apropiada sobre partes y normas aeronáuticas;

(iii) Contenido del certificado de Explotador y de las especificaciones de operación (no aplicable para tripulantes de cabina de pasajeros);

(iv) Partes adecuadas del manual de operaciones del Explotador.

(v) Instrucción en "CRM/LOS" según lo especifica la Disposición 37/97.

(2) Instrucción inicial y de transición en tierra especificada en 121.419 a 121.422, como sea aplicable.

(3) Para tripulantes instrucción de emergencias, como está especificado en 121.417 y 121.805.

(b) Cada programa de instrucción debe proporcionar la instrucción en vuelo especificada en 121.424 a 121.426, como sea aplicable.

(c) Cada programa de instrucción debe proporcionar instrucción periódica en tierra y en vuelo como está especificado en 121.427.

(d) Cada programa de instrucción debe proporcionar la instrucción de diferencias especificada en 121.418 si la Autoridad Aeronáutica encuentra que las diferencias entre aviones del mismo tipo operados por el mismo Explotador, hacen necesario asegurar que cada tripulante y despachante sea adecuadamente instruido para realizar las funciones asignadas.

(e) Instrucción de promoción, como está especificado en 121.419 y 121.424, para un particular tipo de avión puede ser incluido en el programa de instrucción de tripulantes que han sido habilitados y se han desempeñado como segundo al mando o técnicos mecánicos de vuelo en ese avión.

(f) Aspectos particulares, maniobras, procedimientos, o partes de ellos, establecidos en 121.419 a 121.425, para instrucción de transición o promoción, como corresponda, pueden ser omitidos, o las horas de instrucción en tierra o instrucción en vuelo pueden ser reducidas, como está previsto en 121.405.

(g) Adicionalmente a la instrucción inicial, de transición, de promoción y de diferencias, cada programa de instrucción debe proporcionar instrucción en tierra y en vuelo, instrucción y práctica como sea necesario para asegurar que cada tripulante y despachante:

(1) Permanece adecuadamente entrenado e idóneo con respecto a cada avión, posición de tripulante y tipo de operación en la cual se desempeña; y

(2) Califica en nuevos equipamientos, facilidades, y técnicas incluyendo modificaciones a los tipos de avión en que vuela o despacha.

121.417 Instrucción de emergencias para tripulantes.

(a) Cada programa de instrucción debe proporcionar la instrucción de emergencias prevista en esta Sección con respecto a cada tipo, modelo y configuración de avión, para cada miembro de la tripulación y cada especie de operación conducida. Procedimientos de búsqueda y salvamento, enfatizando los referentes a las áreas sobre las cuales vayan a volar.

(b) La instrucción de emergencia debe proporcionar lo siguiente:

(1) Instrucción sobre las funciones asignadas y procedimientos, incluyendo la coordinación entre los tripulantes.

(2) Instrucción individual sobre la ubicación, funciones y operación del equipo de emergencia, incluyendo:

(i) Equipamiento utilizado en acuatizaje y evacuación;

(ii) Equipo de primeros auxilios y su adecuada utilización;

(iii) Extintores de incendio portátiles, con énfasis sobre el tipo de extintor a utilizar en diferentes clases de fuego, y

(iv) Salidas de emergencia en el modo emergencia con la operación de toboganes de evacuación-flotantes instalados (si es aplicable), con énfasis en la operación de las salidas en condiciones adversas.

(3) Instrucción en la conducción de situaciones de emergencia, incluyendo:

(i) Rápida descompresión;

(ii) Fuego en vuelo o en tierra, procedimientos de control de humo con énfasis en equipos eléctricos y sus correspondientes fusibles, ubicados en áreas de cabinas, incluyendo galleys, centros de servicio, elevadores, lavatorios y sistemas de sonido e imagen;

(iii) Acuatizaje y otras evacuaciones, incluyendo la evacuación de personas y sus acompañantes, si alguna puede necesitar la asistencia de otra persona que la movilice con presteza hacia una salida en el caso de una evacuación de emergencia;

(iv) Enfermedades, heridas u otras situaciones anormales que involucren pasajeros o tripulantes y que incluya la familiarización con el equipo de emergencias médicas;

(v) Interferencia ilícita, actos de sabotaje, terrorismo, secuestro u otras situaciones inusuales.

(4) Revisión y discusión de accidentes e incidentes relacionados con reales situaciones de emergencia.

(c) Cada tripulante debe cumplir la siguiente instrucción de emergencias, durante los períodos de instrucción previstos, utilizando aquellos ítems del equipamiento de emergencia instalado en cada tipo de avión en que desempeña sus funciones. (La instrucción periódica prevista en 121.433(c) de esta Parte puede ser cumplida, en forma alternada, por medio de representaciones pictóricas aprobadas o demostraciones):

(1) Ejercicios de emergencia a ser cumplidos durante la instrucción inicial. Cada tripulante debe ejecutar:

(i) Como mínimo un ejercicio con equipo protector de respiración (PBE), en el cual el tripulante combate un fuego real o simulado utilizando como mínimo un extintor de fuego manual instalado o un extintor de fuego aprobado para el tipo de fuego real o simulado encontrado, mientras utiliza el equipo PBE instalado, requerido por 121.337 de esta Parte;

(ii) Reservado.

(iii) Un ejercicio de evacuación de emergencia con personas evacuando el avión o modelo de simulación aprobado, utilizando como mínimo un tipo de tobogán de evacuación instalado. El tripulante puede observar la apertura de las salidas en modo emergencia y el despliegue e inflado del tobogán, o realizar, las acciones necesarias para ello.

(2) Ejercicios adicionales de emergencias a ser realizados durante la instrucción inicial, y una vez cada 24 meses calendario durante la instrucción periódica. Cada tripulante debe:

(i) Ejecutar los siguientes ejercicios de emergencia y operar el siguiente equipamiento:

(A) Cada tipo de salida de emergencia en los modos normal y emergencia, incluyendo las acciones y fuerzas requeridas para el despliegue de los toboganes de evacuación;

(B) Cada tipo de extintor de incendio portátil instalado;

(C) Cada tipo de sistema de oxígeno de emergencia instalado, incluyendo el equipamiento protector de respiración;

(D) Colocación, uso e inflado de los equipos individuales de flotación, si es aplicable y

(E) Acuatizaje, si es aplicable, incluyendo pero no limitado a, como resulte apropiado:

(1) Procedimientos de preparación de la cabina de vuelo;

(2) Coordinación de la tripulación de vuelo;

(3) Instrucciones a los pasajeros y preparación de la cabina;

(4) Colocación e inflado de los chalecos salvavidas;

(5) Uso de las cuerdas de seguridad y

(6) Abordaje de los pasajeros y tripulantes a las balsas o toboganes flotantes.

(ii) Observar los siguientes ejercicios:

(A) Remoción desde el avión (o dispositivo de instrucción), e inflado cada tipo de balsa o tobogán flotante, si es aplicable;

(B) Transferencia de una puerta a otra de cada tipo de balsa o tobogán flotante

(C) Desplegado, inflado y separación del avión (o dispositivo de instrucción) de cada tipo de balsa o tobogán flotante; y

(D) Evacuación de emergencia incluyendo el uso de tobogán de evacuación.

(d) Ningún tripulante puede cumplir operaciones, según esta Parte, a menos que haya ejecutado el ejercicio para combatir el fuego, utilizando el equipo PBE, como está descrito en el párrafo (c) (1) (i) de esta Sección.

(e) Tripulantes que desempeñan operaciones sobre 25000 pies, deben recibir instrucción sobre:

(1) Problemas respiratorios.

(2) Hipoxia.

(3) Duración del tiempo de conciencia sin oxígeno suplementario en altura.

(4) Expansión de gases.

(5) Formación de burbujas en la sangre.

(6) Fenómenos físicos e incidentes de descompresión.

(f) Para el propósito de esta Sección, se aplican las siguientes definiciones

(1) Ejecutar, significa realizar satisfactoriamente un ejercicio de emergencia prescripto, mediante procedimientos establecidos que aumenten la habilidad de la persona que está siendo adiestrada.

(2) Observar, significa asistir, sin participar activamente en el ejercicio. En este caso el ejercicio puede ser demostrado en vivo o a través de películas u otras técnicas de demostración.

(3) Fuego real, significa un material combustible en llamas, en condiciones controladas, de suficiente magnitud y duración para alcanzar los objetivos de la instrucción, descritos en el párrafo (c) (1) (i).

(4) Extinguidor de fuego aprobado, significa, un dispositivo de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica para su utilización con fines de instrucción de 121.417(c).

(5) Combatir, en este contexto, significa luchar contra un fuego real o simulado, utilizando un tipo apropiado de extinguidor de fuego hasta que el fuego se extinga.

(6) Ejercicio con PBE, significa un ejercicio de emergencia en el cual un tripulante demuestra el apropiado uso de un equipo protector de respiración mientras combate un fuego real o simulado.

(7) Dispositivo aprobado de simulación de PBE, significa un dispositivo de entrenamiento que ha sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica para su utilización con fines de instrucción de 121.417(c).

(8) Fuego simulado, significa una duplicación de humo o fuego para crear un escenario de combate contra el fuego, tales como fuego en baños, hornos de "galley", y asientos de pasajeros.

121.418 Instrucción de diferencias. Tripulantes y despachantes de aeronave.

(a) Instrucción de diferencias para tripulantes y despachantes de aeronave deben ser consideradas, por lo menos en lo siguiente, como sea aplicable, para las tareas y responsabilidades de cada uno:

(1) Instrucción sobre cada tema particular o parte del requerido para la instrucción inicial en tierra, respecto del avión, salvo que la Autoridad Aeronáutica considere que algún tema en particular no sea necesario.

(2) Instrucción en vuelo en cada maniobra particular o procedimiento requerido para la instrucción inicial de vuelo en el avión, salvo que la Autoridad Aeronáutica considere que alguna maniobra o procedimiento no son necesarios.

(3) El número de horas programadas de instrucción en tierra y en vuelo que la Autoridad Aeronáutica, determine como necesarias por el tipo de avión, de operación, puesto de tripulante o despachante de aeronave.

Instrucción de diferencias para todas las variantes de un tipo de avión en particular, pueden ser incluidas en los cursos inicial, transición, promoción y periódico para el avión.

121.419 Pilotos, técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción en tierra, inicial, de transición y promoción.

(a) La instrucción en tierra inicial, de transición y promoción para pilotos y técnicos mecánicos de vuelo debe incluir como mínimo lo siguiente, como sea aplicable, de acuerdo con las tareas asignadas:

(1) Temas generales:

(i) Procedimientos del Explotador para el despacho o liberación del vuelo;

(ii) Principios y métodos para determinar el peso y balanceo y limitaciones de pista para despegue y aterrizaje;

(iii) Meteorología para asegurar conocimiento práctico de los fenómenos que afectan el estado del tiempo, incluyendo los principios de los sistemas frontales, congelamiento, niebla, tormentas y situaciones que se presentan a grandes altitudes.

(iv) Sistemas de control de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología;

(v) Navegación, uso ayudas a la navegación, incluyendo procedimientos de aproximación por instrumentos;

(vi) Procedimientos de comunicación normales y de emergencia

(vii) Familiarización con referencias visuales antes y durante el descenso debajo de la DH o MDA; y

(viii) La instrucción debe incluir CRM/LOS, según lo establece la disposición 37/97.

(ix) Otras instrucciones necesarias para asegurar su competencia para cada función.

(2) Por cada tipo de avión:

(i) Descripción general;

(ii) Características de performances;

(iii) Sistema motopropulsor;

(iv) Componentes principales;

(v) Sistemas principales (controles de vuelo, eléctrico, hidráulico etc.); otros sistemas como resulte apropiado; principios de operación normal, anormal y de emergencia; procedimientos y limitaciones;

(vi) Procedimientos para:

(A) Reconocer y evitar situaciones meteorológicas adversas;

(B) Salir de situaciones meteorológicas adversas, en caso de haberlas encontrado inadvertidamente, incluyendo cortantes de viento a baja altitud y

(C) Operar en o en proximidad de tormentas (incluyendo la mejor altitud de penetración), aire turbulento (incluyendo turbulencia en aire claro), engelamiento, granizo y otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas;

(vii) Limitaciones de operación;

(viii) Consumo de combustible y control de crucero;

(ix) Planeamiento del vuelo;

(x) Cada procedimiento normal y de emergencia y

(xi) El manual de vuelo aprobado del avión.

(b) La instrucción en tierra inicial para pilotos y técnico mecánicos de vuelo, debe consistir, por lo menos, de las siguientes horas programadas de instrucción, sobre los temas mencionados en el párrafo (a) de esta Sección y en 121.415(a)

(1) Aviones del grupo I:

(i) Motor alternativo: 64 horas

(ii) Turbohélice: 80 horas.

(2) Aviones del grupo II: 120 horas.

121.420 Navegadores de vuelo. Instrucción en tierra inicial y de transición.

(a) La instrucción en tierra inicial y de transición para navegadores de vuelo, debe incluir instrucción en los temas especificados en 121.419 (a) como sea apropiado a sus tareas y responsabilidades y en lo siguiente respecto al tipo particular de avión:

(1) Limitaciones de velocidad en ascenso, crucero y descenso.

(2) Cada ítem del equipamiento de navegación instalado incluyendo radio, radar y otros equipo electrónicos.

(3) Performances del avión.

(4) Velocímetro, termómetro e indicador de presión, instrumentos y sistemas.

(5) Limitaciones del compás y métodos de compensación

(6) Tablas de control de crucero y datos, incluyendo rangos de consumo de combustible.

(7) Otras instrucciones necesarias para asegurar su competencia.

(b) La instrucción en tierra inicial para los navegadores de vuelo, debe consistir, por lo menos, de las siguientes horas programadas de instrucción sobre los temas mencionados en el párrafo (a) de esta Sección y en 121.415 (a)

(1) Aviones del grupo I:

(i) Motor alternativo: 16 horas.

(ii) Turbohélice: 32 horas.

(2) Aviones del grupo II: 32 horas.

(c) La instrucción debe incluir CRM/LOS, según lo establecen las disposiciones 37/97.

121.421 Tripulantes de cabina de pasajeros (TCP). Instrucción en tierra inicial y de transición.

(a) La instrucción en tierra inicial y de transición para tripulantes de cabina de pasajeros, debe incluir, como mínimo instrucción en los siguientes temas:

(1) Temas generales:

(i) La autoridad del piloto al mando;

(ii) Orientación y control de pasajeros, incluyendo los procedimientos a seguir con pasajeros desorientados o enajenados u otras personas que pudieran poner en riesgo la seguridad.

(iii) La instrucción debe incluir CRM, según lo establecido en la Disposición 37/97.

(2) Por cada tipo de avión:

(i) Una descripción general del avión, enfatizando las características físicas que puedan tener importancia en casos de acuatizaje, evacuación, procedimientos de emergencia en vuelo y otras tareas relacionadas;

(ii) El uso de los sistemas de comunicación con los pasajeros y con otros miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo los medios de emergencia en el caso de intento de secuestro u otras situaciones anormales; y

(iii) Uso apropiado del equipamiento eléctrico de los "galleys" y los controles de calefacción y ventilación de la cabina.

(iv) Práctica de las tareas de un tripulante de cabina de pasajeros en un dispositivo adecuado de instrucción o en avión estático.

(b) La instrucción en tierra inicial y de transición para tripulantes de cabina de pasajeros debe incluir un examen de competencia para determinar la habilidad para cumplir las tareas y asumir las responsabilidades asignadas.

(c) La instrucción en tierra inicial para los tripulantes de cabina debe consistir como mínimo, en las horas programadas en las siguientes horas de instrucción sobre los temas enunciados en el párrafo (a) de esta Sección y en 121.415 (a) salvo reducciones previstas en 121.405.

(1) Aviones del grupo I:

(i) Motor alternativo: 8 horas.

(ii) Turbohélice: 8 horas.

(2) Aviones del grupo II: 16 horas.

121.422 Despachantes de aeronave. Instrucción en tierra inicial y de transición.

(a) La instrucción inicial y de transición en tierra para despachantes de aeronave, deben incluir instrucción, como mínimo, en los siguientes temas:

(1) Temas generales:

(i) Uso de los sistemas de comunicación de la empresa, incluyendo sus características y los procedimientos de operación normales y de emergencia;

(ii) Meteorología, incluyendo varios tipos de información meteorológica y pronósticos, interpretación de datos meteorológicos (incluyendo pronósticos de ruta, temperaturas y otras condiciones meteorológicas), sistemas frontales, condiciones de viento, uso de cartas meteorológicas y de pronósticos para diferentes altitudes;

(iii) Sistema de NOTAM:

(iv) Ayudas a la navegación y publicaciones relacionadas;

(v) Responsabilidades compartidas despachante -piloto;

(vi) Características de los aeródromos involucrados en las operaciones;

(vii) Fenómenos predominantes y fuentes disponibles de información meteorológica;

(viii) Control de tránsito aéreo y procedimientos de aproximación por instrumentos.

(ix) La instrucción debe incluir CRM, según lo establece la disposición 37/97.

(2) Por cada tipo de avión:

(i) Descripción general del avión, enfatizando características de operación y de performances, equipamiento de navegación, equipos de comunicaciones y de aproximación por instrumentos, equipos y procedimientos de emergencia y otros temas de interés orientados a sus tareas y responsabilidades;

(ii) Procedimientos de operaciones de vuelo, incluyendo los procedimientos especificados en párrafo 121.419(a) (2) (vi) (operación en condiciones meteorológicas adversas);

(iii) Cálculos de peso y balanceo

(iv) Procedimientos y requisitos básicos de performances para despacho

(v) Planeamiento de vuelo incluyendo selección de ruta optima, análisis del tiempo de vuelo, requerimientos de combustible; y

(vi) Procedimientos de emergencia.

(3) Deben ser enfatizados los procedimientos de emergencia, incluyendo el accionar de los organismos públicos, de la infraestructura aeronáutica, de la empresa y de agencias privadas para brindar el máximo apoyo al avión en emergencia.

(b) La instrucción inicial y de transición en tierra para despachantes de aeronave, debe incluir un examen de competencia a cargo de un instructor, que les permita demostrar los conocimientos adquiridos y la habilidad para desempeñar las tareas y responsabilidades especificadas en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) La instrucción inicial en tierra para despachantes de aeronave debe consistir como mínimo de las siguientes horas programadas de instrucción en los temas especificados en el párrafo (a) de esta Sección y en 121.415(a) (2), salvo reducciones previstas en 121.405:

(1) Aviones del grupo I:

(i) Motor alternativo: 30 horas;

(ii) Turbohélice: 40 horas.

(2) Aviones del grupo II: 40 horas.

121.424 Pilotos. Instrucción de vuelo inicial, de transición y promoción.

(a) La instrucción de vuelo inicial, de transición y promoción para pilotos, debe incluir vuelo de instrucción y práctica de maniobras y procedimientos establecidos en el apéndice E de esta Parte y en el programa de instrucción para cortantes de viento a baja altitud aprobado para el Explotador, como sea aplicable.

(b) Las maniobras y procedimientos requeridos en el párrafo (a), deben ser ejecutados en el avión, excepto:

(1) Las maniobras y procedimientos para cortantes de viento deben ser ejecutadas en simulador, específicamente aprobado para ejecutar tales maniobras; y

(2) Otras maniobras y procedimientos que pueden ser ejecutados en un simulador de avión, o dispositivo de instrucción o en avión estático, de acuerdo a lo establecido en apéndice E de esta Parte.

(c) Excepto lo permitido en el párrafo (d) de esta Sección, la instrucción de vuelo inicial requerida en el párrafo (a) de esta Sección debe incluir como mínimo las siguientes horas programadas de instrucción en vuelo y práctica, salvo reducciones expresamente autorizadas

(1) Aviones del grupo I:

(i) Motor alternativo: piloto al mando 10 horas, segundo al mando 6 horas.

(ii) Turbohélice: piloto al mando 15 horas; segundo al mando 7 horas.

(2) Aviones del grupo II: piloto al mando 20 horas, segundo al mando 10 horas.

(d) Si el programa de instrucción aprobado al Explotador incluye un curso de instrucción utilizando un simulador de vuelo, de acuerdo a 121.409(c) y (d) de esta Parte, cada piloto debe cumplir satisfactoriamente, la siguiente instrucción en simulador:

(1) Con respecto al 121.409 (c) de esta Parte:

(i) Instrucción y práctica en simulador de todas las maniobras y procedimientos establecidos en apéndice E de esta Parte para instrucción inicial que se puedan ejecutar en simulador de vuelo con y sin sistema visual,

(2) Con respecto a 121.409 (d) de esta Parte (instrucción para cortantes de viento), instrucción y práctica en al menos las maniobras y procedimientos especificados en el programa aprobado para el Explotador, que puedan ser ejecutados en un simulador de vuelo específicamente aprobado para la ejecución de tales maniobras y procedimientos.

121.425 Técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.

(a) La instrucción de vuelo inicial y de transición para técnicos mecánicos de vuelo debe incluir como mínimo lo siguiente:

(1) Instrucción y práctica en procedimientos relacionados con la ejecución de las tareas y funciones del técnico mecánico de vuelo. Esta instrucción puede ser realizada en el avión, en simulador de vuelo o en otro dispositivo de instrucción

(2) Un examen de vuelo que incluya:

(i) Inspección pre-vuelo;

(ii) Ejecución en vuelo, en su puesto de trabajo, de las tareas de o técnico mecánico de vuelo durante el rodaje, aceleración, despegue, ascenso, crucero, descenso, aproximación y aterrizaje.

(iii) Desempeño de otras funciones, como administración del combustible y preparación de registros de consumo de combustible, operación normal y en emergencia u operación alternada de todos los sistemas de vuelo. Puede ser realizado en el avión, en simulador de vuelo, o en un dispositivo de instrucción.

Un técnico mecánico de vuelo, poseedor de licencia de piloto comercial, con habilitación de clase y de vuelo por instrumentos, puede completar todo el examen de vuelo en un simulador de vuelo aprobado.

(b) Excepto como está permitido por el párrafo (c) de esta Sección, la instrucción de vuelo inicial requerido por el párrafo (a) de esta Sección debe incluir por lo menos el mismo número de horas programadas de vuelo de instrucción y práctica que las especificadas para un segundo al mando en 121.424(c), salvo reducciones previstas en 121.405;

(c) Si el programa de instrucción aprobado al Explotador, incluye un curso de instrucción utilizando un simulador de vuelo u otro dispositivo de instrucción, de acuerdo con 121.409(c), cada mecánico o técnico mecánico de vuelo debe completar satisfactoriamente en el simulador u otro dispositivo de instrucción:

(1) Instrucción y práctica por lo menos en todas las tareas, procedimientos y funciones requeridas en el párrafo (a) de esta Sección; y

(2) Un examen de vuelo adecuado al nivel de exigencia de un mecánico en las tareas asignadas, procedimientos y funciones.

121.426 Navegadores de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.

(a) La instrucción de vuelo inicial y de transición para navegadores de vuelo, debe incluir instrucción de vuelo y un examen en vuelo, adecuados para asegurar su idoneidad en el cumplimiento de las tareas asignadas.

(b) El vuelo de instrucción y el examen especificado en el párrafo (a) de esta Sección debe ser realizado:

(1) En vuelo o en un dispositivo de instrucción; o

(2) En operaciones bajo esta Parte y realizadas bajo la supervisión de un navegador calificado.

121.426^a Tripulantes de cabina de pasajeros. Instrucción de vuelo inicial.

(a) De acuerdo a lo establecido en estas regulaciones para la obtención de las habilitaciones en tipo de aeronave.

121.427 Instrucción periódica.

(a) La instrucción periódica debe asegurar que cada tripulante o despachante esta adecuadamente adiestrado y mantiene la idoneidad necesaria, con respecto al tipo de avión (incluyendo la instrucción de diferencias, si es aplicable), y las funciones que desempeña.

(b) La instrucción periódica en tierra para tripulantes y despachantes de aeronave, debe incluir como mínimo lo siguiente:

(1) Una prueba de verificación oral o escrita, para determinar el nivel de conocimientos con respecto al avión y las funciones que desempeña.

(2) Instrucción, como sea necesario, en los temas requeridos para la instrucción inicial en tierra en 121.415(a) y 121.805, incluyendo instrucción de emergencias (no requerido para despachantes de aeronave) y CRM/LOS, según establece la Disposición 37/97.

(3) Para tripulantes de cabina de pasajeros, y despachantes de aeronave un examen de competencia como se requiere en 121.421(b) y 121.422(b), respectivamente.

(c) La instrucción periódica en tierra para tripulantes y despachantes debe consistir como mínimo de las siguientes horas programadas salvo reducciones previstas en 121.405:

(1) Para pilotos y técnicos mecánicos de vuelo:

(i) Aviones del grupo I, motor alternativo, 16 horas

(ii) Aviones del grupo I, turbohélice, 20 horas;

(iii) Aviones del grupo II: 25 horas.

(2) Para navegadores de vuelo:

(i) Aviones del grupo I, motor alternativo, 12 horas;

(ii) Aviones del grupo I, turbohélice; 16 horas; y

(iii) Aviones del grupo II, 16 horas

(3) Para tripulantes de cabina de pasajeros:

(i) Aviones del grupo I, motores alternativos, 4 horas;

(ii) Aviones del grupo I, turbohélice, 5 horas; y

(iii) Aviones del grupo II, 18 horas.

(4) Para despachantes de aeronave:

(i) Aviones del grupo I, motores alternativos, 8 horas;

(ii) Aviones del grupo I, turbohélice, 10 horas; y

(iii) Aviones del grupo II, 20 horas.

(d) La instrucción periódica de vuelo para tripulantes de vuelo debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

(1) Para pilotos, entrenamiento de vuelo en simulador en las maniobras y procedimientos contenidos en el apéndice F de esta Parte, o en el programa de instrucción en vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Para técnicos mecánicos de vuelo, el entrenamiento en vuelo establecido en 121.425 (a),

(3) Para navegadores de vuelo, suficiente instrucción en vuelo, y un examen en vuelo que asegure la competencia con respecto a procedimientos de operación, utilización del equipamiento y familiarizaron con la información esencial de navegación relacionada con las rutas aprobadas al Explotador que requieran navegador de vuelo.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE O. CALIFICACION DE LA TRIPULACION

Sección

121.431 Aplicación.

121.432 Generalidades.

121.433 Requerimientos de instrucción.

121.433a Requerimientos de capacitación para el manipuleo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

121.434 Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades.

121.437 Calificación de los pilotos: Licencias requeridas.

121.438 Pilotos. Limitaciones operativas.

121.439 Calificación de pilotos: experiencia reciente.

121.440 Controles de ruta.

121.441 Control de idoneidad.

121.443 Requisitos para piloto al mando. Calificación en ruta y aeródromos.

121.445 Piloto al mando: calificación en áreas y aeródromos especiales.

121.447 Reservado.

121.453 Técnico mecánico de vuelo. Calificaciones.

121.455 Reservado.

121.457 Reservado.

121.431 Aplicación

(a) Esta Subparte:

1) Establece las calificaciones de tripulantes para todos los Explotadores excepto cuando sea especificado de otra manera. La Autoridad Aeronáutica puede autorizar a Explotadores que conducen operaciones bajo la Parte 135 de estas Regulaciones a cumplir con la instrucción y requerimientos de calificación de esta Subparte en lugar de las Subpartes E, G y H de la Parte 135 de estas Regulaciones, excepto que el Explotador opte por cumplir con los requerimientos de experiencia operativa de 135.244 estas RAAC, en lugar de lo requerido en 121.434 y:

2) Permite que personal autorizado de centros de instrucción que cumpla con lo requerido en 121.411 y 121.413 imparta instrucción, exámenes y controles bajo contrato u otro arreglo a aquellas personas sujetas a los requerimientos de esta Subparte.

(b) Para el propósito de esta Subparte, los grupos de aviones, términos y definiciones establecidas en 121.400 y las siguientes definiciones son aplicables:

Consolidación: Es el proceso mediante el cual una persona a través de la práctica y la experiencia incrementa su eficiencia en los nuevos procedimientos y adquiere nuevos conocimientos y habilidades.

Tiempo de operación en ruta: es el tiempo en operaciones en ruta bajo esta Parte.

Ciclo de operación: Es el segmento de vuelo completo consistente en un despegue, ascenso, un tramo de ruta, descenso y aterrizaje.

121.432 Generalidades

(a) Excepto en el caso de experiencia operativa, de acuerdo con 121.434, un piloto que sirve como piloto segundo al mando en una operación que requiera tres o más pilotos, deberá estar capacitado de acuerdo con lo establecido en la Sección 121.543 para actuar como piloto al mando en esa operación.

(b) Ningún Explotador puede efectuar un control o cualquier entrenamiento en operaciones según esta Sección, a excepción de los siguientes

(1) Control de ruta y experiencia operativa para pilotos.

(2) Instrucción del navegador conducida por un instructor navegador.

(3) Control del navegador en vuelo.

(4) Control del técnico mecánico de vuelo (excepto procedimientos de emergencia) si la persona que está siendo inspeccionada está calificada y vigente en concordancia con 121.453

(5) Instrucción y controles de aptitud para TCP.

Excepto para el control de piloto en ruta y del mecánico de vuelo, el tripulante que está siendo chequeado no puede integrar la tripulación titular del vuelo.

(c) Para el propósito de esta Subparte los grupos de aviones son los prescriptos en 121.400.

(d) Para el propósito de esta Sección se aplican los términos y definiciones indicados en 121.400.

(e) Las evaluaciones para habilitaciones o aprobaciones serán realizadas por inspectores de la Autoridad Aeronáutica. Las maniobras y procedimientos de emergencia para la instrucción se realizarán solamente en simuladores de vuelo aprobados por la Autoridad Aeronáutica. En los casos autorizados específicamente se realizarán en avión.

121.433 Requerimientos de instrucción.

(a) Instrucción inicial. Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede servir como tripulante de vuelo en un avión, a menos que haya completado satisfactoriamente el programa de instrucción aprobado de acuerdo con la Subparte N de esta Parte para dicho operador, incluyendo la instrucción inicial en tierra y en vuelo para cada tipo de avión y para cada función particular de cada tripulante exceptuando lo que se indica a continuación:

(1) Los tripulantes que estén calificados y hayan servido como tripulantes en otro tipo de avión del mismo grupo de aviones para un mismo Explotador, pueden volar en la misma ubicación de tripulante después de completar un curso de transición según lo indicado en 121.415 y obtener la habilitación en la aeronave.

(2) Los tripulantes que estén calificados y hayan servido como copiloto en un tipo particular de avión, podrán desempeñar la función de piloto al mando o piloto segundo al mando, al finalizar su instrucción de promoción de acuerdo con lo indicado en 121.415 y obtener la habilitación de piloto en ese tipo de avión.

(b) Instrucción de diferencias. Ningún Explotador puede emplear a una persona ni persona alguna puede operar como miembro de la tripulación requerida en un modelo de aeronave para el cual el programa de entrenamiento aprobado para el Explotador prevea instrucción de diferencias, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente la instrucción de diferencias respecto a la aeronave y a la posición que ocupa como tripulante.

(c) Instrucción periódica:

(1) Ningún Explotador puede emplear una persona, ni persona alguna puede servir como tripulante de un avión, a menos que en los doce meses calendarios precedentes:

(i) Los tripulantes de vuelo hayan completado satisfactoriamente la instrucción periódica en tierra y en vuelo para ese tipo de avión en la posición que le corresponda como tripulante, y un control de vuelo si es aplicable.

(ii) Los despachantes y TCP hayan completado satisfactoriamente la instrucción en tierra y un control de aptitud.

(iii) En adición para los pilotos al mando, deben haber completado satisfactoriamente dentro de los 6 meses calendarios precedentes, además del entrenamiento determinado en (c) (1) (i), la instrucción periódica en vuelo para ese tipo de avión en la posición que le corresponda como tripulante.

(d) Para cada tipo de avión en que un piloto sirva como piloto al mando, se debe completar satisfactoriamente dentro de los 12 meses calendario precedentes ya sea instrucción periódica en vuelo o un control de idoneidad. En el caso de que no hubiera un simulador o dispositivo de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica, se efectuará un vuelo local de instrucción de procedimientos y emergencias con un inspector de la Autoridad Aeronáutica.

(e) Toda vez que un tripulante o despachante de aeronave deba cumplimentar una exigencia de entrenamiento periódico o control de vuelo o de eficiencia y realice éste en el mes calendario anterior o posterior al que por término le corresponda (con la notificación previa a la D.H.A.) dicho control será considerado como válido en cuanto a término se refiere.

(f) No obstante lo expresado, el control de idoneidad previsto en 121.441 de esta Parte, no podrá sustituir la instrucción de maniobras y procedimientos incluidos en el programa de instrucción aprobado al Explotador para cortantes de viento a baja altitud cuando este programa esté incluido en un curso de vuelo de instrucción periódica, como está previsto en 121.409 (d) de esta Parte.

121.433a Requerimientos de capacitación para el manipuleo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.

(a) Ningún Explotador puede emplear a una persona ni persona alguna puede desempeñar ninguna tarea relativa al transporte y manipulación de mercancías peligrosas, magnetizadas o radioactivas, a menos que esa persona dentro de los 12 meses calendario precedentes haya completado satisfactoriamente instrucción con un programa establecido bajo esta Subparte el cual debe incluir instrucciones relativas a embalajes apropiados, marcas, rótulos y documentación de mercancías peligrosas y materiales magnéticos o radioactivos, así como las características apropiadas de compatibilidad entre tales materiales, carga, almacenaje y manipuleo de los mismos. Una persona que complete la instrucción en el mes anterior o posterior al mes establecido para el término del mismo, será considerado como completado en el plazo previsto.

(b) Cada Explotador mantendrá un registro de la impartición de la instrucción inicial y periódica dada a tripulantes y personal de tierra que tenga responsabilidades y deberes asignados para la manipulación y transporte de mercancías peligrosas y materiales radioactivos o magnetizados.

(c) Un Explotador que opere en un país extranjero donde la carga y descarga de los aviones deben ser desempeñados por el personal de dicho país, puede emplear personal que no cumpla con los requerimientos de los párrafos (a) y (b) de esta Sección, si ellos son supervisados por personas capacitadas según los párrafos (a) y (b) de esta Sección para supervisar la carga, descarga y manipulación de mercancías peligrosas.

121.434 Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades.

(a) Ningún Explotador bajo esta Parte puede emplear a una persona ni persona alguna puede operar como miembro de una tripulación requerida para un tipo de avión, a menos que esa persona haya completado en el tipo de avión y en la función específica a bordo, la experiencia operativa, ciclos de operación y tiempo de vuelo en ruta para consolidar conocimientos y habilidades requeridas en esta Sección, con excepción de lo siguiente:

(1) Tripulantes que no sean pilotos al mando pueden servir como está previsto aquí con el propósito de acumular experiencia para cumplir con los requerimientos de esta Sección.

(2) Pilotos que han satisfecho las exigencias para piloto al mando pueden desempeñarse como copiloto.

(3) Experiencia operativa, ciclos de operación y tiempos de vuelo en ruta para consolidar conocimientos y habilidades no son requeridos para variaciones de modelo en un mismo tipo de avión.

(b) Para adquirir la experiencia operativa los tripulantes deberán cumplir lo siguiente:

(1) En caso de miembro de la tripulación de vuelo, debe poseer las licencias apropiadas y las habilitaciones para la función a ser desempeñada y para el tipo de avión.

(2) La experiencia operativa, ciclos de operación y tiempo de vuelo en ruta para consolidar conocimientos y habilidades debe adquirirse después de finalizada satisfactoriamente la instrucción apropiada en tierra y en vuelo para el tipo de avión y la posición que corresponda al tripulante.

(3) La experiencia debe ser obtenida en vuelo durante las operaciones según esta Parte. Sin embargo, en el caso de un avión no utilizado previamente por el Explotador en operaciones según esta Parte, se

podrá utilizar la experiencia obtenida en vuelos de traslado y/o mantenimiento para satisfacer los requisitos de esta sección. No es requerida experiencia aparte para variaciones dentro del mismo tipo de avión.

(c) Los pilotos deberán adquirir la experiencia operativa como se indica a continuación.

(1) Un piloto al mando deberá:

(i) Desempeñar las tareas como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto inspector reconocido o Instructor de Vuelo y;

(ii) Durante el tiempo que un piloto calificado como piloto al mando adquiere la experiencia operativa indicada en los párrafos (c) (1) (i) e (ii) de esta Sección, un inspector reconocido quien también sirva como piloto al mando deberá ocupar la posición de piloto. Sin embargo, en el caso de un piloto al mando en transición el piloto de control puede ocupar el asiento del observador, si el piloto en transición ha hecho por lo menos dos despegues y aterrizajes en el tipo de avión usado, y ha demostrado al inspector que está calificado para desempeñar las tareas de piloto al mando en el tipo de avión correspondiente.

(2) Un copiloto deberá desempeñar sus tareas bajo la supervisión de un inspector/instructor reconocido.

(3) Las horas de experiencia operativa y los ciclos de operación que deben alcanzar todos los pilotos son las siguientes:

i) Para instrucción inicial, 15 horas en aviones del grupo I con motores alternativos, 20 horas en aviones del grupo I con motores turbohélices y 25 horas en aviones del grupo II. La experiencia operativa en ambos grupos debe incluir al menos 4 ciclos operativos, como mínimo 2 de ellos como piloto volando el avión.

(ii) Para instrucción de transición, excepto lo previsto en párrafo (c) (3) (iii) de esta Sección, 10 horas en aviones del Grupo I con motores alternativos, 12 horas en aviones del Grupo I con motores turbohélices y 15 horas en aviones del Grupo II. La experiencia operativa en ambos grupos deberá incluir por lo menos cuatro ciclos operacionales, dos de ellos como mínimo como piloto volando el avión.

(iii) En el caso de instrucción de transición donde el programa de instrucción aprobado del operador incluya curso de instrucción en simulador de avión según el 121.409 (c) cada piloto al mando deberá cumplir con los requerimientos previstos en el párrafo (c) (3) (i) de esta Sección para instrucción inicial.

(d) Un técnico mecánico de vuelo debe desempeñar su tarea bajo la supervisión de un técnico mecánico de vuelo inspector o un técnico mecánico de vuelo habilitado, por lo menos en el siguiente número de horas:

(1) Grupo I, aviones con motores alternativos: 8 horas.

(2) Grupo I, aviones con motores turbohélices 10 horas.

(3) Grupo II, aviones con motor de turbina: 12 horas.

(e) Los tripulantes de vuelo pueden sustituir una hora de vuelo por cada despegue y aterrizaje adicional para complementar la experiencia operativa requerida por esta Sección, hasta un máximo de reducción de un 50% de horas de vuelo, excepto aquellos que están en instrucción inicial en aviones del Grupo II y segundo al mando en instrucción de transición en aviones del Grupo II.

(f) Excepto lo previsto en el párrafo (h), un piloto al mando y un segundo al mando deben volar como mínimo 100 horas en ruta para consolidación de conocimientos y habilidades (incluyendo la experiencia operativa requerida bajo párrafo (c) de esta Sección) dentro de los 120 días después de haber cumplimentado satisfactoriamente con lo dispuesto en la Subparte N, Sección 121.424.

(g) Para la consolidación de los conocimientos del párrafo (g) de esta Sección se aplican las siguientes excepciones:

(1) Los pilotos que han sido habilitados y han servido como piloto al mando o segundo al mando en un particular tipo de avión en operaciones bajo esta Parte antes de la aprobación de esta versión, no requieren completar el tiempo en ruta para consolidación de conocimientos y habilidades.

(2) Los pilotos que hayan completado los requerimientos de tiempo de vuelo en ruta para consolidación de conocimientos y habilidades mientras servían como segundo al mando en un particular tipo de avión bajo esta Parte antes de la aprobación de la misma, no deben repetir la experiencia en ruta antes de servir como piloto al mando en el mismo tipo de avión.

(3) Si las 100 horas de vuelo requeridas en operación en ruta no son completadas dentro de los 120 días, el Explotador podrá extender este período pero no más de 150 días si:

(i) El piloto continúa cumpliendo todos los otros requerimientos aplicables de esta Subparte O.

(ii) A los 120 días o antes el piloto ha cumplimentado satisfactoriamente la instrucción periódica de acuerdo con el programa previsto por el Explotador, y además un instructor/inspector reconocido deja registrado en el legajo del piloto que éste mantiene un adecuado nivel de idoneidad después de haberlo observado y supervisado en una operación de ruta.

121.437 Calificación de pilotos: Licencias requeridas.

(a) Ningún piloto puede actuar como piloto al mando de un avión o como piloto segundo al mando de una aeronave, a menos que sea titular de la licencia de piloto de transporte de línea aérea con la habilitación para ese tipo de aeronave.

(b) Ningún Explotador puede utilizar una persona actuando como piloto en otra posición que no sea lo especificado en párrafo (a) de esta Sección, a menos que dicha persona sea titular de la licencia de piloto comercial de primera clase con la habilitación para ese tipo de aeronave.

121.438 Pilotos. Limitaciones operativas

(a) Si un copiloto o piloto segundo al mando posee menos de 100 horas de vuelo como tal en el tipo de avión que está volando en operaciones bajo esta Parte, y el piloto al mando no está calificado como inspector, el piloto al mando efectuará todos los despegues y aterrizajes bajo las siguientes condiciones:

(1) En aquellos aeropuertos especiales designados por la Autoridad Aeronáutica o aquellos aeropuertos designados como especiales por el Explotador.

(2) En alguna de las siguientes condiciones:

(i) El valor de la visibilidad prevaleciente en el último reporte meteorológico para el aeropuerto es de 1200 metros o menor.

(ii) El rango de visibilidad en la pista (RVR) a ser utilizada es de 1300 metros o menos.

(iii) La pista a ser utilizada tiene agua, nieve, barro u otra condición similar que pueda afectar adversamente la performance del avión.

(iv) La acción de frenado en pista a ser utilizada es reportada en condiciones inferior a buena.

(v) La componente de viento cruzado a la pista a ser utilizada excede de 15 nudos.

(vi) Es reportada cortante de viento en los alrededores del aeropuerto.

(vii) Cualquier otra condición en que el piloto al mando considere necesario hacerlo.

121.439 Calificación de piloto al mando - Experiencia reciente.

(a) Ningún operador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando de una aeronave, a menos que dentro de los 90 días precedentes haya realizado por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes en el tipo de aeronave en que esa persona va a operar. Los despegues y aterrizajes requeridos por este párrafo pueden realizarse en un simulador visual aprobado según el 121.407. Además, cualquier persona que no realice los 3 aterrizajes y despegues dentro de los 90 días consecutivos debe restablecer su vigencia de acuerdo con lo establecido en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) Adicionalmente al cumplimiento de la instrucción periódica y los requerimientos de control de esta Parte, un piloto que no haya cumplido con los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección debe restablecer la experiencia reciente de acuerdo con lo que se indica a continuación.

(1) Bajo la supervisión de un inspector reconocido de la empresa o un inspector de la Autoridad Aeronáutica deberá hacer por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes en el tipo de avión en que esa persona está calificada o en un simulador avanzado de vuelo o simulador con representación visual. Cuando se emplea un simulador de vuelo con representación visual, los requisitos del párrafo (c) de esta Sección deberán cumplirse.

(2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b) (1) de esta Sección deberán incluir:

(i) Por lo menos un despegue con falla simulada del motor crítico.

(ii) Por lo menos un aterrizaje utilizando ILS hasta los mínimos utilizados por el Explotador, y,

(iii) Por lo menos un aterrizaje completo.

(c) Un piloto que ejecuta las maniobras indicadas en el párrafo (b) de esta Sección en un simulador visual deberá:

(1) Haber registrado anteriormente 100 horas de vuelo en el mismo tipo de avión que va a volar.

(2) Ser observado en los dos primeros aterrizajes por un instructor quien actuará como piloto al mando y ocupará un asiento de piloto. Los aterrizajes deberán hacerse en los mínimos meteorológicos, no inferiores a los establecidos en las especificaciones operativas del Explotador para operaciones CAT I y deben hacerse dentro de los 45 días siguientes a la terminación del entrenamiento en simulador.

(d) Cuando se utilice un simulador para realizar cualquiera de los requerimientos de los párrafos (a) o (b) de esta Sección, cada posición de vuelo de tripulante la debe ocupar personal calificado adecuadamente capacitado y el simulador debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica. El simulador debe ser operado en un ambiente de vuelo normal sin reposicionar las presentaciones del simulador.

(e) El inspector o instructor que controla y observa los despegues y aterrizajes prescritos en los párrafos (b) (1) y (c) de esta Sección certificará que la persona observada es eficiente y calificada para desempeñar las funciones de vuelo en operaciones según esta Sección y puede solicitarle cualquier maniobra adicional que se juzgue necesaria para actualizar esa certificación.

121.440 Controles de ruta.

(a) Ningún operador puede emplear a ninguna persona ni persona alguna puede operar como piloto al mando o piloto segundo al mando en un avión, a menos que dentro de los 12 meses calendario precedentes esa persona haya aprobado un control en ruta en el cual haya cumplido satisfactoriamente las tareas y responsabilidades de un piloto al mando en el tipo de avión a volar.

(b) El control de ruta para vuelos internos e internacionales deberá:

(1) Ser efectuado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o por un inspector reconocido de la empresa familiarizado con el avión a volar y la ruta; y

(2) Debe consistir en un vuelo interno o internacional en cualquier ruta en aerovías nacionales o extranjeras que opere la empresa o sobre una ruta directa. Se evaluará el desempeño del piloto al mando en cuanto a la conducción de la tripulación y conocimientos de los procedimientos y decisiones adoptadas.

(3) Este tipo de control es independiente de las inspecciones de seguridad operacional en ruta que la Autoridad Aeronáutica pueda disponer en cumplimiento del plan de inspecciones de seguridad operacional.

(c) El control de ruta a un piloto al mando o piloto segundo al mando para vuelos suplementarios deberá:

(1) Ser efectuado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o por un inspector reconocido habilitado en el avión a volar y la ruta.

(2) Debe consistir como mínimo en un vuelo sobre parte de una aerovía nacional o extranjera o en una ruta con asesoramiento de tránsito aéreo a la cual puede ser asignado el piloto.

121.441 Control de idoneidad

(a) Ningún Explotador puede emplear una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente un control de idoneidad o un curso aprobado de instrucción en simulador según el 121.409, como se indica a continuación:

(1) Para piloto al mando un control de idoneidad dentro de los 12 meses calendario precedentes y además, dentro de los 6 meses calendario precedentes, un control de idoneidad o instrucción en simulador.

(2) Para todo otro piloto:

(i) Dentro de los 24 meses calendario precedentes un control de idoneidad o instrucción en simulador (LOS) bajo 121.409 y,

(ii) Dentro de los 12 meses calendario precedentes, un control de idoneidad o un curso de instrucción en simulador bajo 121.409.

(b) Excepto lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta Sección un control de idoneidad deberá cumplir los requisitos siguientes:

(1) Deberá realizarse teniendo como guía los procedimientos y maniobras especificadas en el Apéndice F de esta Parte a menos que esté específicamente previsto de otra manera en ese Apéndice.

(2) El control de idoneidad debe ser realizado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o por un inspector reconocido de la empresa.

(c) Un simulador de avión aprobado por la Autoridad Aeronáutica u otro adiestrador apropiado podrá usarse en la conducción de un control de idoneidad de acuerdo con lo indicado en el Apéndice F de esta Parte.

(d) El inspector responsable del control de idoneidad puede, a su criterio, omitir o reemplazar algunas de las maniobras o procedimientos determinados en el Apéndice F de esta Parte si:

(1) La Autoridad Aeronáutica no ha requerido específicamente la ejecución de un procedimiento o una maniobra en particular.

(2) El piloto que está siendo controlado es, al momento del control, utilizado por el Explotador como piloto y;

(3) Si el piloto que está siendo controlado está actualmente calificado para operaciones bajo esta Parte en un tipo de avión y posición de tripulante o tiene, dentro de los 6 meses calendarios precedentes, aprobado satisfactoriamente el programa de entrenamiento para ese particular tipo de avión.

(e) Si el piloto que está siendo controlado falla en alguna o algunas maniobras, el Inspector puede dar instrucción adicional a ese piloto durante el transcurso del control de idoneidad. Además de la repetición de la maniobra defectuosa, el inspector puede requerir la realización de otras maniobras que considere necesarias a fin de determinar su idoneidad. Si el piloto que está siendo inspeccionado es incapaz de demostrar un rendimiento satisfactorio, el Explotador no utilizará ese piloto para operaciones bajo esta Parte hasta que dicho piloto no haya completado satisfactoriamente el control de idoneidad.

No obstante, el control de idoneidad completo puede ser realizado en un simulador de vuelo aprobado, siempre y cuando el piloto controlado complete por lo menos 2 aterrizajes en el avión apropiado durante el control de ruta u otro control llevado a cabo por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o un inspector reconocido (Un Instructor puede observar y certificar el cumplimiento satisfactorio de estos aterrizajes por un segundo al mando). Si un control de idoneidad de un piloto es conducido conforme a este párrafo, el próximo control de idoneidad, para ese piloto debe ser realizado en la misma forma, o en concordancia con el Apéndice F de esta Parte, o sustituido por un curso de instrucción en simulador de acuerdo con lo previsto en la Sección 121.409.

121.443 Requisitos de piloto al mando. Calificación en ruta y aeródromos.

(a) Cada Explotador preverá un sistema aceptable para la Autoridad Aeronáutica para la distribución de la información requerida en el párrafo (b) de esta Sección al piloto al mando y al personal de operaciones de vuelo. El sistema deberá estar en concordancia con lo previsto en 121.445.

(b) Ningún Explotador podrá usar una persona, ni persona alguna servir como piloto al mando a menos que el Explotador haya provisto a tal persona información actualizada concerniente a los siguientes temas pertinentes a las áreas en las cuales esa persona va a servir, y a cada aeródromo y área terminal en los cuales dicha persona va a operar y haberse asegurado que esa persona tiene un adecuado conocimiento y la habilidad para usar la información:

(1) Las características meteorológicas estacionales.

(2) Facilidades para la navegación.

(3) Procedimientos de comunicaciones, incluyendo las ayudas visuales del aeropuerto.

(4) Características del terreno y obstrucciones.

(5) Niveles mínimos de seguridad.

(6) Procedimientos en ruta, de llegada y salida de áreas terminales, procedimientos de espera y de aproximación por instrumentos autorizados de cada aeropuerto.

(7) Áreas congestionadas y las características físicas de cada aeropuerto en las áreas terminales en las que el piloto va a operar.

(8) Conocimiento de los NOTAM.

(9) Los procedimientos de búsqueda y rescate.

121.445 Piloto al mando: calificación en áreas y aeródromos especiales.

(a) La Autoridad Aeronáutica puede determinar que ciertos aeródromos (debido a las características del terreno circundante, obstrucciones o procedimientos de arribo o de salida complejos) son aeródromos especiales que requieren calificación especial en el aeródromo específico y en ciertas áreas o rutas o ambos, requiriendo un tipo especial de calificación para la navegación.

(b) Excepto como se indica en el párrafo (c) de esta Sección ningún operador podrá emplear una persona ni persona alguna podrá desempeñarse como piloto al mando para volar hacia o desde un aeropuerto determinado para el cual se requieren calificaciones especiales en el aeropuerto, a menos que dentro de los 12 meses calendario precedentes:

(1) El piloto al mando o el copiloto hayan hecho una entrada a ese aeropuerto (incluyendo un despegue y un aterrizaje) prestando servicios como tripulante de vuelo; o

(2) El piloto al mando ha sido calificado mediante el uso de adecuados medios visuales aceptados por la Autoridad Aeronáutica para operar en ese aeropuerto.

(c) El párrafo (b) de esta Sección no es aplicable cuando la entrada al aeropuerto, (incluyendo despegue o aterrizaje) es realizada y el techo en el mismo es de por lo menos 1000 pies sobre el valor más bajo de MEA o MOCA o la altitud de la aproximación inicial, prescripta para el procedimiento de aproximación por instrumentos para ese aeropuerto y la visibilidad sea por lo menos de tres millas.

(d) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando entre terminales sobre una ruta o área que requiera algún tipo especial de calificación de navegación, a menos que dentro de los 12 meses calendarios esa persona haya demostrado estar calificada en los sistemas de navegación de una manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica, por alguno de los siguientes métodos:

(1) Volando sobre la ruta o área como piloto al mando utilizando los procedimientos y sistemas de navegación requeridos.

(2) Volando sobre la ruta o área, como piloto al mando bajo la supervisión de un inspector reconocido utilizando los procedimientos y sistemas de navegación requeridos.

(3) Completando el programa de instrucción que corresponde al sistema de navegación utilizado.

121.447 Reservado

121.453 Técnico mecánico de vuelo. Calificaciones

(a) Ningún Explotador puede utilizar a una persona ni persona alguna puede servir como técnico mecánico de vuelo en un avión, a menos que en los 6 meses precedentes haya realizado por lo menos 50 horas de vuelo, en el tipo de avión en que se encuentra habilitado o la Autoridad Aeronáutica lo haya controlado en el tipo de avión y haya determinado que está familiarizado con toda la información actualizada y los procedimientos operativos y es competente para operar todos los sistemas.

(b) Un control en vuelo de acuerdo 121.425 (a) (2) satisface los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección.

121.455 Reservado.

121.457 Reservado.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE P - CALIFICACION Y LIMITACIONES DEL TIEMPO MAXIMO DE SERVICIO Y MINIMO DE DESCANSO PARA DESPACHANTES DE AERONAVE EN OPERACIONES INTERNAS, INTERNACIONALES Y SUPLEMENTARIAS.

Sección

121.461 Aplicación.

121.463 Calificación de despachantes de aeronaves.

121.465 Limitaciones de tiempo de servicio. Operaciones internas e internacionales.

121.461 Aplicación.

Esta Subparte establece:

(a) Calificación y limitaciones del tiempo de servicio para despachantes de aeronaves durante los vuelos internos e internacionales.

(b) Reservado.

121.463 Calificación de despachantes de aeronave

(a) Ninguna Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicio como despachante de aeronaves de un grupo particular de aeronaves, a menos que dicha persona haya completado satisfactoriamente con relación a una aeronave de ese grupo lo siguiente:

(1) Instrucción inicial como despachante de aeronave, excepto que dicha persona haya completado tal instrucción para otra aeronave del mismo grupo en cuyo caso sólo deberá completar el curso de transición.

(2) Familiarización con la operación de la aeronave durante 5 horas como mínimo observando la operación desde la cabina de pilotaje, o desde el primer asiento de pasajero provisto de un microteléfono. Esta exigencia puede ser reducida a 2:30 horas mediante la sustitución de cada hora de vuelo por un despegue y un aterrizaje. En los casos en que el Explotador incorpore un nuevo tipo de aeronave a sus especificaciones operativas, con carácter de excepción un despachante puede servir como tal sin cumplir los requerimientos del presente inciso por un término máximo de 90 días.

(b) Ningún Explotador interno ni internacional puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicio como despachante de aeronave de un modelo particular de aeronave a menos que dicha persona, con relación a dicha aeronave, haya completado satisfactoriamente la instrucción diferencial cuando ésta sea requerida.

(c) Ningún Explotador interno ni internacional puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicios como despachante de aeronaves a menos que en los 12 meses precedentes haya completado satisfactoriamente el entrenamiento periódico correspondiente, y la familiarización operativa consistente en un mínimo de 5 horas como observador en la cabina de vuelo del tipo de avión del grupo de aviones que va a despachar. Este requerimiento puede ser reducido a 02:30 horas mediante la sustitución de una hora de vuelo por cada despegue y aterrizaje. La función de observador puede ser cumplida en la cabina de vuelo o desde el primer asiento de pasajero provisto de un microteléfono. Este requerimiento también puede ser satisfecho con 5 horas como observador en un simulador del mismo grupo de aviones, aprobado bajo 121.407, no existiendo reducciones en este caso.

(d) Ningún Explotador interno ni internacional puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicios como despachante de aeronave, para despachar aviones en operaciones bajo esta Parte, a menos que el Explotador haya comprobado que éste está familiarizado con los procedimientos operativos esenciales de la operación dentro de la jurisdicción en la cual él realiza el despacho.

(e) Para el propósito de esta Sección, se aplicará lo dispuesto en 121.400 con respecto a los grupos de aviones, términos y definiciones.

121.465 Limitaciones de tiempo de servicio. Operaciones internas e internacionales.

(a) Cada Explotador interno o internacional establecerá el tiempo de servicio de sus despachantes, de manera que su período de servicio incluya el tiempo que el despachante debe utilizar para familiarizarse con la meteorología actual y el pronóstico a lo largo de la ruta antes de despachar cualquier avión. Este deberá permanecer en servicio hasta que el avión despachado haya completado el vuelo, haya salido de su jurisdicción o hasta que sea relevado por otro despachante calificado.

(b) Excepto en los casos en que haya circunstancias no previstas o condiciones de emergencia más allá del control del Explotador, el tiempo de servicio será:

(1) Ningún Explotador podrá programar un despachante de aeronave por más de 10 horas consecutivas.

(2) Si el Explotador ha establecido por alguna causa especial un horario de más de 10 horas de servicio dentro de las 24 horas consecutivas, deberá prever un período de descanso para ese despachante de al menos 8 horas al finalizar o antes de finalizar el período de 10 horas.

Cada Explotador deberá relevar al despachante de todo servicio por lo menos 24 horas consecutivas durante un período de 7 días calendario.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE Q - LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTO DE DESCANSO, OPERACIONES INTERNAS

Sección

121.470 Aplicación.

121.471 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

121.470 Aplicación

(a) Esta Subparte establece limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso para tripulantes operando según estas Regulaciones.

121.471 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso

(a) Toda actividad de tripulantes operando según estas Regulaciones, se regirá por lo establecido en el Decreto 671/94 y sus modificatorias.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE R -LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO, OPERACIONES INTERNACIONALES

Sección

121.480 Aplicación.

121.481 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

121.480 Aplicación

(a) Esta Subparte establece limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimos de descanso para tripulantes operando según estas Regulaciones.

121.481 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimos de descanso

(a) Toda actividad de tripulantes operando según estas Regulaciones, se regirá por lo establecido en el Decreto 671/94 y sus modificatorias.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE S - LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO – OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

Sección

121.500 Aplicación.

121.501 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

121.500 Aplicación

(a) Esta Subparte establece limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso para tripulantes operando según estas Regulaciones.

121.501 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso

(a) Toda actividad de tripulantes operando según estas Regulaciones, se regirá por lo establecido en el Decreto 671/94 y sus modificatorias.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:

OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.

OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE T - OPERACIONES DE VUELO

Sección

121.531 Aplicación.

121.532 Composición de la tripulación.

121.532a Operaciones Especiales. Requisitos a cumplir

121.533 Responsabilidad del Control Operacional: Operaciones internas.

121.535 Responsabilidad del Control Operacional: Operaciones internacionales.

121.537 Responsabilidad del Control Operacional: Operaciones suplementarias.

121.538 Seguridad de los aviones.

121.539 Información relacionada con las operaciones.

121.539a Utilización de aeródromos habilitados.

121.540 Deficiencias de instalaciones y servicios.

121.541 Programación de vuelo. Operaciones internas e internacionales.

121.542 Tareas de la tripulación de vuelo.

121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.

121.545 Operación de los controles de vuelo.

121.547 Admisión a la cabina de vuelo.

121.548 Credencial de inspector de seguridad. Admisión en la cabina de vuelo.

121.549 Equipamiento de vuelo.

121.550 Micrófonos.

121.551 Restricción o suspensión de una operación aérea: Operaciones internas e internacionales.

121.553 Restricción o suspensión de una operación aérea: Operaciones suplementarias.

121.555 Cumplimiento de las rutas aprobadas y sus limitaciones. Operaciones internas e internacionales.

121.557 Emergencias: Operaciones internas e internacionales.

121.559 Emergencias: Operaciones suplementarias.

121.561 Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades sobre ayudas a la navegación de tierra.

121.563 Informe sobre irregularidades mecánicas.

121.565 Informe sobre aterrizaje con un motor inoperativo.

121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizajes.

121.569 Intercambio de equipos: Explotadores aéreos internos o internacionales.

121.570 Capacidad de evacuación de emergencia de la aeronave.

121.571 Instrucciones a los pasajeros previo al despegue.

121.573 Instrucciones a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua.

121.574 Oxígeno para uso medicinal de pasajeros.

121.575 Bebidas alcohólicas.

121.576 Amarre de elementos en cabina de tripulantes y pasajeros.

121.577 Estiba y amarre para los equipos de servicios de comidas y bebidas, durante el movimiento del avión en superficie, despegue y aterrizaje.

121.578 Concentración de ozono en la cabina.

121.579 Mínima altura para uso del piloto automático.

121.580 Prohibición de interferencia con los tripulantes.

121.581 Asiento del observador: Inspecciones de ruta.

121.583 Transporte de personas sin cumplimentar las exigencias establecidas para los pasajeros.

121.585 Asientos en las salidas de emergencia.

121.586 Autoridad para negarse al transporte de personas.

121.587 Cierre y trabado de la puerta de acceso a la cabina de vuelo.

121.589 Transporte de equipajes.

121.590 Reabastecimiento de combustible con pasajeros abordado.

121.590a Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha.

121.531 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece las exigencias referidas a las operaciones aéreas que son aplicables a todos los Explotadores certificados según los requerimientos de estas normas, excepto cuando se especifique de otra manera.

121.532 Composición de la tripulación.

(a) El Explotador integrará la tripulación de sus aviones con la cantidad de tripulantes de vuelo y de cabina de pasajeros, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Vuelo del Avión y MOE.

(b) Para cada vuelo el Explotador designará un piloto habilitado que ejerza las funciones de comandante de la aeronave, en cumplimiento con lo establecido en los artículos correspondientes de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico). El mismo será responsable de mantener actualizada la documentación a bordo del avión.

121.532a Operaciones Especiales. Requisitos a cumplir.

(a) Ningún Explotador podrá programar Operaciones Especiales, sin haber obtenido la Autorización Especial correspondiente.

(b) Ninguna tripulación de vuelo podrá realizar Operaciones Especiales sin haber obtenido la Autorización Especial o Habilitación Especial correspondiente

121.533 Responsabilidad del control operacional. Operaciones internas.

(a) Cada Explotador de servicios de transporte aéreo interno es responsable del control operacional de sus aviones.

(b) El piloto al mando y el despachante de aeronave son responsables solidarios del planeamiento previo al vuelo, de las demoras y del despacho del avión cumplimentando las exigencias de estas Regulasiones y de las especificaciones de operación del Explotador.

(c) El despachante de aeronave es responsable de:

(1) Controlar el desarrollo de cada vuelo.

(2) Proporcionar toda la información necesaria para la seguridad del vuelo, y

(3) Cancelar o redespachar un vuelo si en su opinión o en la del piloto al mando, el vuelo no puede ser iniciado o continuado con seguridad de acuerdo con lo planificado inicialmente.

(d) Cada piloto al mando de un avión está, durante el tiempo de vuelo, al mando del avión y sus tripulantes y es el responsable de la seguridad de los tripulantes, los pasajeros, la carga y el avión.

(e) Asimismo, tiene control y autoridad total en la operación del avión sin limitaciones, sobre los otros miembros de la tripulación y sus tareas durante el tiempo de vuelo, tenga o no una licencia válida que le permita ejercer la función de otros tripulantes.

(f) Ningún piloto debe operar un avión en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

121.535 Responsabilidad del control operacional: operaciones internacionales.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internacionales es responsable del control operacional de sus vuelos.

(b) El piloto al mando y el despachante de aeronave son responsables solidarios del planeamiento previo al vuelo, de las demoras y del despacho del vuelo cumplimentando las exigencias de estas Regulasiones y de las especificaciones de operación del Explotador.

(c) El despachante de aeronave es responsable de:

(1) Controlar el desarrollo de cada vuelo.

(2) Proporcionar las instrucciones e información necesaria para la seguridad del vuelo, y

(3) Cancelar o redespachar un vuelo si en su opinión o en la del piloto al mando, el vuelo no puede ser iniciado o continuado con seguridad de acuerdo con lo planificado inicialmente

(d) Cada piloto al mando está, durante el tiempo de vuelo, al mando del avión y sus tripulantes y es el responsable de la seguridad de los tripulantes, pasajeros, de la carga y del avión.

(e) Asimismo, tiene control y autoridad total en la operación del avión sin limitaciones, sobre los otros miembros de la tripulación y sus tareas durante el tiempo de vuelo, tenga o no una licencia que le permita ejercer las funciones de otro tripulante.

(f) Ningún piloto debe operar un avión en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

121.537 Responsabilidad del control operacional: Operaciones suplementarias.

(a) Cada Explotador que conduce operaciones suplementarias:

(1) Es responsable del control operacional de sus vuelos y;

(2) Deberá registrar en el manual de operaciones de la empresa el nombre de cada persona autorizada para ejercer dicho control.

(b) El piloto al mando y el jefe de operaciones son solidariamente responsables de la iniciación, continuación, desvíos y terminación de un vuelo en cumplimiento de las exigencias de estas Regulaciones y de las especificaciones de operación del Explotador. El jefe de operaciones puede delegar las funciones relacionadas con la iniciación, continuación, desvíos y terminación de un vuelo pero no puede delegar la responsabilidad que le cabe por dichas funciones.

(c) El jefe de operaciones es el responsable por la cancelación, desvío o demora de un vuelo si en su opinión o la del piloto al mando el vuelo no puede ser iniciado o continuado con seguridad de acuerdo con lo planificado o autorizado inicialmente. El jefe de operaciones es el responsable de asegurar que cada vuelo es controlado como mínimo en los siguientes aspectos:

(1) A partir de la salida del vuelo desde el aeropuerto de origen hasta el de destino final, incluyendo las detenciones intermedias o desvíos.

(2) Mantenimiento y demoras por razones mecánicas producidas en el aeródromo de salida, paradas intermedias y destino.

(3) El conocimiento de que existen condiciones que pueden afectar la seguridad del vuelo.

(d) Cada piloto al mando está durante el tiempo de vuelo al comando del avión y de la tripulación y es además responsable por la seguridad de la tripulación, los pasajeros, de la carga y del avión. El piloto al mando tiene control y autoridad total en la operación del avión, sin limitaciones, sobre los otros miembros de la tripulación y sus tareas durante el tiempo de vuelo, tenga o no una licencia que le permita ejercer las funciones de otro tripulante.

(e) Cada piloto al mando es el responsable de la planificación previa al vuelo y de la operación del vuelo de acuerdo con las exigencias de estas Regulaciones y las especificaciones de operación del Explotador.

(f) Ningún piloto debe operar un avión en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

121.538 Seguridad de los aviones.

(a) Los Explotadores certificados de acuerdo con las exigencias de estas Regulaciones, deberán cumplimentar los requerimientos de seguridad que establezca la Autoridad Aeronáutica (Anexo 1).

121.539 Información relacionada con las operaciones.

(a) Cada Explotador se encargará de que todo el personal de operaciones esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades y de la relación que existe entre estas y las operaciones de vuelo en conjunto.

(b) Cada Explotador deberá notificar a todo el personal relacionado con las operaciones los cambios que se produzcan en el equipamiento o procedimientos operativos, incluyendo las modificaciones conocidas en el uso de las ayudas para la navegación, aeródromos, procedimientos de control tránsito aéreo, reglas locales de control de tránsito en aeródromos y situaciones de riesgo potenciales para el vuelo, incluyendo formación de hielo u otras condiciones meteorológicas que pueden afectar el vuelo e irregularidades en tierra y en las facilidades para la navegación.

(c) Cada Explotador se cerciorará que los pilotos al mando dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento de las áreas a sobrevolar.

(d) Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo salvo que la persona que lo opere:

(1) Haya sido debidamente autorizada por el Explotador o un agente designado;

(2) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;

(3) Esté calificada para utilizar el equipo de comunicaciones de abordaje; y,

(4) Haya recibido instrucción de alguien competente con respecto a la disposición general del aeródromo, rutas, letreros, luces de señalización, señales e instrucciones del control de tránsito aéreo (ATC), fraseología y procedimientos y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento seguro de los aviones en el aeródromo.

121.539a Utilización de aeródromos habilitados

(a) A menos que sea específicamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica, ningún Explotador operando bajo esta Parte, ni ningún piloto empleado por tal Explotador puede operar en un aeródromo de la República Argentina incluido aeródromos de alternativa, sin que dicho aeródromo esté habilitado por la Autoridad Aeronáutica y sea posible la operación del avión involucrado.

121.540 Deficiencias de instalaciones y servicios.

(a) Las deficiencias de instalaciones y servicios observadas durante las operaciones, serán notificadas a la Autoridad Aeronáutica:

(1) Preferentemente por comunicación entregada por el comandante de aeronave en la primera escala, si esta correspondiera a la jurisdicción de la novedad observada. (Informe del Personal Aeronáutico).

(2) Cuando la notificación anterior no fuera posible, la comunicación será realizada por el Explotador en el plazo más breve posible. Debe entenderse por "plazo más breve posible" un lapso no mayor de 72 horas, lo cual obedece a que es fundamental para la Autoridad Aeronáutica determinar con la menor demora posible la causa de las deficiencias notificadas de modo que le permita adoptar las medidas correctivas o preventivas oportunas.

(b) Esta disposición no excluye el aviso directo desde el avión en vuelo cuando esta medida sea indispensable para las operaciones.

121.541 Programación de vuelo. Operaciones internas e internacionales.

(a) Al programar los vuelos regulares, cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá establecer suficiente tiempo en tierra para posibilitar los servicios que deben brindarse al avión en las escalas intermedias y deberá tener en cuenta el efecto de los vientos prevalecientes en la ruta y la velocidad de crucero que corresponde al tipo de avión utilizado. Esta velocidad de crucero no puede ser mayor que la velocidad prevista para la potencia de los motores.

121.542 Tareas de la tripulación de vuelo.

(a) Ningún Explotador podrá requerir, ni tripulante de vuelo alguno podrá realizar ninguna tarea durante una fase crítica del vuelo, excepto aquellas requeridas para la operación segura del avión. No se considerarán tareas relacionadas con la seguridad las llamadas que efectúa la empresa para confirmar requerimientos de avituallamiento, conexiones de pasajeros, anuncios hechos a los pasajeros para promocionar a la empresa o señalar puntos de interés en la ruta y llenado de los formularios de la empresa, entre otras.

(b) Ningún tripulante puede efectuar una tarea ni el piloto al mando deberá permitir cualquier tipo de actividad durante una fase crítica del vuelo que pueda distraer a cualquiera de los tripulantes de vuelo de las tareas y funciones que debe realizar o que pueda interferir de cualquier forma el correcto desempeño del tripulante en sus funciones. Las actividades como comer, conversaciones no esenciales dentro de la cabina de vuelo y comunicaciones no esenciales entre la cabina de vuelo y de pasajeros; la lectura de publicaciones no relacionadas con la operación del avión entre otras, no son consideradas parte de la operación segura del avión.

(c) Para el propósito de esta Sección, las fases críticas de un vuelo incluyen las operaciones en tierra, rodaje, despegue y aterrizaje y toda otra operación de vuelo realizada por debajo de 10000 pies en ascenso o en descenso, excepto vuelo de crucero.

Nota: Rodaje es definido como: "movimiento de un avión bajo su propia potencia en la superficie de un aeropuerto".

121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión.

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección cada tripulante de vuelo requerido en la cabina de vuelo para cumplir funciones operativas, deberá permanecer en el puesto que le corresponde con el cinturón de seguridad y arnés de espalda ajustado mientras el avión despegue o aterrice, y durante el vuelo en ruta con cinturón de seguridad colocado.

(b) Un tripulante de vuelo requerido en la cabina para cumplir funciones operativas, puede abandonar su puesto en la cabina de vuelo si:

(1) La ausencia del tripulante es necesaria para la realización de tareas relacionadas con la operación del avión.

(2) La ausencia del tripulante está relacionada con necesidades fisiológicas del mismo.

(3) El tripulante se encuentra haciendo uso de su período de descanso y el relevo es realizado:

(i) En el caso del piloto al mando durante una parte del vuelo de crucero en ruta, por un piloto que posea la licencia de piloto de transporte de línea aérea con la habilitación de piloto en el tipo de aeronave y esté calificado en cuanto a entrenamiento y controles como piloto al mando o piloto segundo al mando.

El piloto segundo al mando estará facultado para actuar como piloto al mando en un tramo de la ruta después de aprobar una evaluación en ruta por parte de un inspector reconocido de la empresa (el que dejará la constancia correspondiente en el Libro de Vuelo y el Legajo del causante) y una vez sea incorpo-

rado por el explotador a sus especificaciones operativas en calidad de tal. Deberá cumplir el control de ruta establecido en 121.440 de estas Regulaciones. No será exigible el cumplimiento de lo siguiente:

- (A) Instrucción periódica semestral (121.433).
- (B) Experiencia operativa (121.434).
- (C) Control de idoneidad (121.441 (a) (1)).

(ii) En el caso del copiloto, por un piloto calificado para desempeñarse como copiloto de esa aeronave o por un piloto de relevo de crucero de esa aeronave durante la operación en ruta. Sin embargo, el piloto de relevo de crucero, no necesita cumplir la exigencia de experiencia reciente establecida en 121.439 (b) de estas Regulaciones.

121.545 Operación de los controles de vuelo.

Ningún piloto al mando puede permitir que una persona opere los controles del avión durante el vuelo ni persona alguna deberá hacerlo, a menos que dicha persona sea:

- (a) Un piloto habilitado en ese tipo de avión que dependa administrativamente del Explotador.
- (b) Reservado.
- (c) Reservado.

121.547 Admisión a la cabina de vuelo.

(a) Ninguna persona puede admitir otra persona dentro de la cabina de vuelo a menos que esa persona sea:

- (1) Un inspector de la autoridad aeronáutica en misión de inspección.
- (2) Un controlador de tráfico aéreo, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, observando los procedimientos ATC.
- (3) Un tripulante o despachante de aeronave cumpliendo vuelo de familiarización.
- (4) Un empleado del Explotador cuyo trabajo está directamente relacionado con las operaciones de control de los procedimientos de vuelo y su presencia en la cabina es necesaria para cumplir con su trabajo.
- (5) Toda otra persona que el Comandante de la aeronave autorice por razones justificadas y cuando a su juicio las condiciones de vuelo lo permitan, informándose debidamente sobre su identidad.

(6) Lo precedente no limita la autoridad del piloto al mando para excluir de la cabina a cualquier persona, incluyendo un Inspector de la Autoridad Aeronáutica, en beneficio de la seguridad de la operación en aquellas situaciones en que el piloto al mando así lo juzgue necesario.

(b) El número de personas permitidas dentro de la cabina durante las maniobras de despegue y aterrizaje, así como durante la ejecución de cualquier procedimiento anormal o de emergencia, no deberá ser mayor al número de asientos disponibles que cuenten con sus respectivos arneses de seguridad.

(c) El Comandante deberá instruir a las personas que sean admitidas a la cabina sobre la obligatoriedad de permanecer en silencio durante las maniobras de rodaje, despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje, así como uso de oxígeno de emergencia y medios de evacuación.

(d) Ninguna persona puede admitir persona alguna en la cabina de vuelo a menos que se disponga de un asiento para su uso en el compartimiento de pasajeros, excepto el personal en instrucción o familiarización.

(e) Durante la permanencia de las aeronaves en tierra, cuando éstas aún no se hallan bajo la responsabilidad directa del Comandante, el Explotador será responsable de controlar y vigilar el acceso a la cabina de pilotaje.

121.548 Credencial de inspector de seguridad. Admisión en la cabina de vuelo.

(a) Cada vez que un Inspector que represente a la Autoridad Aeronáutica, en cumplimiento de sus funciones, presente sus credenciales al piloto al mando de un avión, dicho funcionario deberá tener libre e ininterrumpido acceso a la cabina de vuelo con las restricciones enunciadas en 121.547 (a) (4).

121.549 Equipamiento de vuelo

(a) El piloto al mando deberá asegurarse que para cada vuelo se encuentren disponibles a bordo del avión todas las cartas de navegación que contengan la información adecuada y concerniente a las ayudas para la navegación y procedimientos para las aproximaciones por instrumentos.

(b) Cada tripulante deberá tener disponible una linterna a su alcance y en condiciones de uso en cada vuelo.

121.550 Micrófonos

(a) Todos los miembros de la tripulación de vuelo que deban estar en servicio en el puesto de pilotaje se comunicarán por medio de micrófono de vástago o de garganta cuando el avión se encuentre en áreas terminales a FL 100 o inferior.

121.551 Restricción o suspensión de una operación aérea: Operaciones internas e internacionales.

(a) Cuando un Explotador interno o internacional toma conocimiento de condiciones que ponen en peligro la seguridad de las operaciones, incluyendo aeródromos y pistas, éste podrá restringir o suspender las operaciones hasta tanto dichas condiciones sean corregidas.

121.553 Restricción o suspensión de una operación aérea: Operaciones suplementarias.

(a) Cuando un Explotador suplementario o un piloto al mando que opere un avión al servicio de dicho operador toma conocimiento de condiciones que ponen en peligro la seguridad de las operaciones, el Explotador o el piloto al mando según el caso podrán restringir o suspender las operaciones hasta tanto dichas condiciones sean corregidas.

121.555 Cumplimiento de las rutas aprobadas y sus limitaciones: Operaciones internas e internacionales.

(a) Ningún piloto puede operar un avión en cumplimiento de un vuelo regular de transporte aéreo interno o internacional:

(1) Sobre una ruta o segmento de ruta interna o internacional que no sea la autorizada en las especificaciones de operación del Explotador.

(2) Sin dar cumplimiento a las limitaciones establecidas en las especificaciones de operación que correspondan al Explotador para el cual presta servicios.

121.557 Emergencias: Operaciones internas e internacionales.

(a) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiere decisión y acción inmediata, el piloto al mando podrá realizar cualquier acción que él considere necesaria bajo dichas circunstancias. En tal caso, el piloto al mando puede desviarse de los procedimientos y métodos especificados, los mínimos meteorológicos y lo establecido por estas Regulaciones en todo lo que sea necesario en interés de la seguridad.

(b) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiera inmediata decisión y acción de un despachante de aeronave y que ésta sea conocida por el mismo, el despachante de aeronave asesorará al piloto al mando de dicho avión sobre la emergencia y deberá registrar la decisión de dicho piloto. Si el despachante no puede comunicarse con el piloto, deberá declarar el avión en emergencia y tomar cualquier acción que considere necesaria bajo tales circunstancias.

(c) Cada vez que un piloto al mando ejerce su autoridad en caso de una emergencia o el despachante interviene en el desarrollo de la misma, deberá tener completamente informados a los servicios de tránsito aéreo, oficinas o centros de despacho sobre el progreso del vuelo. La persona que declare la emergencia deberá informar por escrito a la Autoridad Aeronáutica sobre cualquier desvío o modificación producida con relación a las operaciones autorizadas. El despachante de aeronave deberá elevar su informe dentro de los 10 días posteriores a la fecha en que se produjo la emergencia y el piloto al mando deberá elevar el informe dentro de los 10 días posteriores a su regreso a la base de origen.

121.559 Emergencias: Operaciones suplementarias

(a) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiere decisión y acción inmediata, el piloto al mando podrá realizar cualquier acción que él considere necesaria bajo dichas circunstancias. En tal caso el piloto al mando puede desviarse de las operaciones prescritas, de los procedimientos y métodos, mínimos meteorológicos y lo establecido por estas Regulaciones en todo lo que sea necesario en interés de la seguridad.

(b) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiere decisión y acción inmediata por parte del personal de la dirección responsable de la operación, en el caso de operaciones conducidas por un servicio establecido para su seguimiento y cuando éste tome conocimiento de la misma, dicho personal asesorará al piloto al mando sobre la emergencia, y deberá registrar la decisión de dicho piloto. Si dicha persona no puede comunicarse con el piloto deberá declarar al avión en emergencia y tomar cualquier decisión o acción que considere necesaria bajo tales circunstancias.

(c) Cada vez que un piloto al mando ejerce su autoridad en caso de una emergencia o el personal de dirección responsable de la operación ejerza su autoridad en el caso de una emergencia, deberá informar a los servicios de tránsito aéreo y oficinas de control sobre el progreso del vuelo. La persona que declare la emergencia deberá informar por escrito a la Autoridad Aeronáutica sobre cualquier desvío o modificación producida con relación a las operaciones autorizadas dentro de los 10 días posteriores a la finalización del vuelo, y en el caso de las operaciones realizadas fuera del país 10 días después que el avión regresa a su base de origen.

121.561 Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades sobre ayudas terrestres a la navegación.

(a) Cada vez que un piloto al mando encuentre en vuelo condiciones meteorológicas o irregularidades en las ayudas terrestres para la navegación aérea, fuentes de potenciales riesgos y cuyo conocimiento considere que es esencial para la seguridad de otros vuelos, notificará tan pronto como sea posible a los controles que corresponda.

(b) Los controles o estaciones de radio que sean notificados de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección, deberán cursar lo más rápido posible dicha información a los organismos responsables de la operación o de las mencionadas facilidades

121.563 Informe sobre irregularidades mecánicas.

(a) El piloto al mando deberá asegurarse que todas las irregularidades mecánicas o de otro tipo ocurridas durante el vuelo sean asentadas en el Registro Técnico de Vuelo (RTV) del avión al finalizar cada vuelo. Antes de cada vuelo el piloto al mando deberá confirmar y verificar el estado de cada irregularidad asentada en el Registro Técnico de Vuelo al finalizar el vuelo anterior.

121.565 Informe sobre aterrizaje con un motor inoperativo.

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección cada vez que un motor de un avión falla o es detenido para prevenir un posible daño mayor, el piloto al mando deberá aterrizar en el aeródromo más próximo disponible, en función del tiempo de vuelo requerido y en el cual se pueda realizar un aterrizaje seguro.

(b) Si en un avión que posee tres o más motores, no más de un motor falla o es detenido para evitar daños mayores el piloto al mando puede proceder hacia un aeródromo que él seleccione si considera que dicho aeropuerto es tan seguro como aterrizar en el aeródromo más próximo disponible. Para tomar la determinación se deberá evaluar lo siguiente:

(1) La naturaleza de la falla y las posibles dificultades mecánicas que pueden ocurrir si el vuelo es continuado.

(2) La altitud, peso y el combustible disponible en el momento de la detención del motor.

(3) Las condiciones meteorológicas en ruta y en los posibles aeródromos de alternativa.

(4) La congestión del tránsito aéreo.

(5) El tipo de terreno.

(6) Grado de familiarización y conocimiento del aeródromo que será utilizado.

(c) El piloto al mando deberá informar a los controles que corresponda tan pronto como sea posible cada vez que deba detener o que se detenga espontáneamente un motor en vuelo, y luego deberá mantenerlos informados sobre el desarrollo de la situación.

(d) Si el piloto al mando aterriza en un aeródromo que no sea el más próximo disponible en función del tiempo requerido, al completar el vuelo deberá elevar un informe por escrito y duplicado al gerente de operaciones detallando las razones por las cuales determinó que el aeródromo seleccionado era tan seguro como el aterrizaje en el aeródromo más próximo. El Explotador dispondrá de 10 días a partir del regreso del piloto al mando para elevar copia de dicho informe a la Autoridad Aeronáutica, con los comentarios que se consideren necesarios.

121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizajes

(a) Ninguna persona puede realizar una aproximación por instrumentos excepto que lo haga en un todo de acuerdo con los mínimos meteorológicos establecidos y los procedimientos por instrumentos aprobados por la Autoridad Aeronáutica para ser ejecutados por el Explotador y detallados en las especificaciones de operación.

121.569 Intercambio de equipos: Operaciones internas e internacionales.

(a) Antes de comenzar una operación que contemple un acuerdo que prevé intercambio, cada Explotador interno o internacional deberá demostrar que:

(1) Los procedimientos establecidos para el intercambio son conforme a estas Regulaciones y con las prácticas establecidas para la seguridad operativa.

(2) Los tripulantes y despachantes de aeronave requeridos han satisfecho las exigencias de los programas de entrenamiento aprobados para los aviones y equipos que serán utilizados y están familiarizados con las comunicaciones y los procedimientos de despacho que serán utilizados.

(3) El personal de mantenimiento ha satisfecho las exigencias del programa de instrucción para dicho avión y equipos está familiarizado con los procedimientos de mantenimiento que serán utilizados.

(4) Los tripulantes de vuelo y los despachantes de aeronaves han cumplimentado las capacitaciones requeridas en rutas y aeropuertos.

(5) Los aviones que serán operados son esencialmente similares a los del Explotador con el cual se ha de producir el intercambio, en todo lo relacionado con los instrumentos de vuelo y controles que son críticos para la seguridad, a menos que la Autoridad Aeronáutica determine que el Explotador tiene programas de entrenamiento que son adecuados para asegurar que cualquier disimilitud potencialmente peligrosa puede ser superada mediante la familiarización de la tripulación de vuelo.

(b) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá incluir en sus manuales todos los procedimientos y las provisiones que surjan del acuerdo de intercambio de equipos.

121.570 Capacidad de evacuación de emergencia de la aeronave.

(a) Ningún Explotador puede rodar un avión llevando pasajeros, despegar o aterrizar a menos que el sistema de evacuación de emergencia desplegable automáticamente instalado de acuerdo con lo determinado en 121.310 (a) esté listo para ser utilizado.

(b) Cada Explotador deberá asegurarse que, todo el tiempo que los pasajeros permanezcan abordo antes de que la aeronave comience a moverse, al menos una de las salidas a nivel del piso esté disponible para ser utilizada en cualquier momento en forma normal o de emergencia.

121.571 Instrucciones a los pasajeros previas al despegue.

(a) Cada Explotador deberá asegurarse que todos los pasajeros sean verbalmente instruidos de la manera siguiente por los tripulantes que corresponda.

(1) Antes de cada despegue:

(i) Prohibición de fumar. Cada pasajero debe ser instruido cuando, donde y bajo que condiciones está prohibido fumar. La información incluirá el cumplimiento de las luces de información a los pasajeros, placas, designando áreas de no fumar por razones de seguridad y de las indicaciones de la tripulación al respecto. También se incluirá información de la prohibición de fumar en los lavabos y de destruir los detectores de humo en los mismos. La prohibición de fumar está determinada en la Disposición 09/98 del CRA del 23/03/98 y en la Disposición de la Subsecretaría de Transporte del 21/04/98.

(ii) Localización de las salidas de emergencia. Asimismo el explotador deberá asegurar que cada pasajero sentado al lado de una salida de emergencia sea expresamente consultado por un TCP para verificar su comprensión sobre la responsabilidad que le compete en caso de emergencia y su conformidad para ejecutar los procedimientos necesarios.

(iii) Utilización del cinturón de seguridad incluyendo las instrucciones sobre cuando debe ser utilizado, como debe ser asegurado y liberado. Cada pasajero deberá ser instruido sobre cuando, como y bajo que condiciones debe usar el cinturón de seguridad. La información deberá incluir la obligación de los pasajeros de obedecer las instrucciones de la tripulación respecto al uso de los cinturones de seguridad.

(iv) Localización y utilización de los medios de flotación requeridos ante una emergencia (Operaciones que incluyan sobrevuelo de espejos de agua).

(v) En operaciones donde no esté previsto un tripulante de cabina de pasajeros (TCP), se deberá dar la siguiente información adicional:

(A) Mantener los respaldos de los asientos verticales para el despegue y el aterrizaje del avión.

(B) Ubicación de los equipos de supervivencia.

(C) En vuelos que operen a más de 12000 pies MSL, el uso normal y de emergencia del oxígeno.

(D) Ubicación y operación de los extintores de incendio.

(2) Después de cada despegue, inmediatamente antes o después de cambiar la señal de cinturones, se deberá anunciar a los pasajeros que deberían mantener los cinturones colocados mientras estén sentados aun cuando la señal se encuentre apagada.

(3) Excepto lo determinado en el párrafo (a) (4) antes de cada despegue, un TCP asignado a dicho vuelo deberá instruir individualmente a cada persona que pudiese necesitar asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida ante la posibilidad de una emergencia. En estas instrucciones un TCP deberá:

(i) Instruir a la persona y a quien la ayudará acerca del camino a seguir hacia la salida más adecuada y sobre el momento más oportuno para iniciar el movimiento en caso de una emergencia y

(ii) Requerir a la persona que debe ser ayudada y a su asistente, si lo hay, sobre la forma más adecuada para ayudarla a los efectos de prevenir posibles daños.

(4) Las exigencias del párrafo (a) (3), de esta Sección, no se aplican a las personas que han sido instruidas en una etapa anterior del mismo vuelo y avión, cuando un TCP en servicio ha sido prevenido sobre la forma de asistir a dicha persona y como evitar posibles daños.

(b) Cada Explotador deberá llevar a bordo de sus aviones de pasajeros, distribuidas en cada asiento para el uso de los pasajeros, tarjetas impresas con las instrucciones pertinentes redactadas por lo menos en español e inglés y que contengan:

(1) Diagramas de las salidas de emergencia y método de operación para los diferentes tipos de salidas y;

(2) Otras instrucciones necesarias para el uso de los equipos de emergencia. Cada tarjeta deberá tener sólo la información pertinente que corresponda al tipo y modelo de avión utilizado en ese vuelo.

(c) El Explotador deberá describir en el MOE el procedimiento que deberá ser seguido para cumplir las exigencias del párrafo (a) de esta Sección.

121.573 Instrucciones a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua.

(a) Además de las instrucciones verbales exigidas en la Sección 121.571 (a), cada Explotador que opera un avión sobre grandes extensiones de agua deberá asegurarse que todos los pasajeros sean verbalmente instruidos por los tripulantes que corresponda sobre la ubicación y operación del salvavidas, balsas y otros medios de flotación, incluyendo la demostración de cómo colocarse o inflar el chaleco salvavidas.

(b) El Explotador deberá describir en su MOE el procedimiento que deberá ser seguido durante las instrucciones exigidas en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Si el avión prosigue vuelo sobre el agua inmediatamente después del despegue, las instrucciones exigidas en el párrafo (a) de esta Sección deberán ser impartidas antes del despegue.

(d) Si la aeronave, inmediatamente después del despegue no prosigue el vuelo sobre el agua, las instrucciones exigidas en el párrafo (a) de esta Sección no necesariamente deben ser impartidas antes del despegue, pero sí es mandatorio que se cumplimenten antes de comenzar la parte del vuelo sobre el agua.

121.574 Oxígeno para uso medicinal de pasajeros.

(a) El Explotador puede permitir a los pasajeros llevar y operar equipos para el almacenamiento, generación o suministro de oxígeno medicinal cuando se satisfagan las siguientes exigencias:

(1) El equipo es:

(i) Provisorio por el Explotador.

(ii) De un tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(iii) Mantenido por el Explotador de acuerdo con un programa de mantenimiento aprobado.

(iv) Completamente libre de contaminantes inflamables sobre todas las superficies exteriores.

(v) Capaz de suministrar un flujo mínimo de oxígeno al usuario, de 4 litros por minuto.

(vi) Construido de tal manera que todas las válvulas, conexiones y reguladores estén protegidos contra daños

(vii) Adecuadamente asegurado.

(2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma líquida, el equipo deberá estar bajo mantenimiento de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado para el Explotador desde su adquisición (nuevo) o desde el momento en que el contenedor fuera purgado por última vez.

3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido:

(i) El equipo deberá estar bajo el programa de mantenimiento aprobado para el Explotador desde su adquisición (nuevo) o desde el último control hidrostático del cilindro de almacenamiento, y

(ii) La presión de los cilindros no exceda el rango de presión permitido para cada uno de ellos.

(4) Cada persona que deba usar el equipo tenga una necesidad demostrada mediante prescripción médica escrita firmada por médico que especifique la cantidad de oxígeno que debe ser suministrado por hora y el flujo máximo y porcentaje necesario de acuerdo con la altitud de la cabina en condiciones normales de operación del avión. Este párrafo no se aplica para el transporte de oxígeno en un avión si los únicos pasajeros transportados son personas que necesitan oxígeno medicinal durante el vuelo, con no más de un familiar o persona interesada por cada uno de dichos enfermos y los auxiliares médicos que correspondan.

(5) Cuando un certificado médico es requerido de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a) (4), la cantidad total de oxígeno que debe transportarse debe ser igual a la cantidad máxima de oxígeno requerida por hora de acuerdo con las especificaciones médicas, multiplicadas por el número de horas utilizadas para computar la cantidad de combustible del avión, requerido por estas Regulaciones.

(6) El piloto al mando deberá ser informado cuando el equipamiento se encuentre abordo y cuando éste va a ser utilizado.

(7) El equipamiento es almacenado y asegurado y cada persona que lo utilice se encuentre sentada de manera tal que no limite el acceso o el uso de cualquier salida normal o de emergencia o del pasillo en la cabina de pasajeros.

(b) Ninguna persona puede ni el Explotador deberá permitir que persona alguna fume dentro de los 10 pies de donde se encuentra contenido el oxígeno, el distribuidor y todo el equipo relacionado con lo requerido en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Ningún Explotador podrá permitir que persona alguna conecte o desconecte equipos de suministro de oxígeno hacia o desde cilindros de oxígeno gaseoso mientras se encuentren pasajeros abordo del avión.

(d) Las exigencias de esta Sección no se aplican para el transporte de oxígeno suplementario o para primeros auxilios y el equipamiento requerido por estas Regulaciones.

121.575 Bebidas alcohólicas.

(a) Ninguna persona puede beber ningún tipo de bebida alcohólica a bordo de un avión, a menos que sea el propio Explotador del avión quien sirva bebidas a dicha persona.

(b) Ningún Explotador puede servir ningún tipo de bebida alcohólica a bordo de un avión a una persona que:

(1) Aparente estar embriagada o intoxicada, o presente algún signo de inestabilidad emocional o psíquica que pudiera desencadenar un hecho de violencia.

(2) Escolte a una persona o está siendo escoltado.

(c) Ningún Explotador puede permitir el embarque en un avión de una persona que aparente estar embriagada o intoxicada.

(d) Cada Explotador notificará a la Autoridad Aeronáutica dentro de los 5 días posteriores al hecho, cuando se haya negado el embarque de un pasajero cumpliendo el párrafo (c) de esta Sección o cualquier disturbio causado por una persona intoxicada a bordo de un avión.

(e) Ningún miembro de la tripulación podrá ingerir desde 8 horas antes del inicio de su servicio de vuelo y hasta finalizado el mismo, ninguna bebida alcohólica o fármaco (este último excepto que estuviere prescripto por el médico aeronáutico designado por el explotador).

121.576 Amarre de elementos en cabina de tripulantes y pasajeros.

(a) El Explotador deberá proveer y utilizar los medios necesarios para prevenir que cada elemento del equipamiento de galley y de cada carro de servicio cuando no se utilicen así como cada uno de los equipajes de la tripulación o de los pasajeros que es transportado en los compartimentos de pasajeros o de tripulación, se transformen en elementos peligrosos al deslizarse por efectos de los factores de carga que se producen en un aterrizaje de emergencia.

121.577 Estiba y amarre para los equipos de servicios de comidas y bebidas, durante el movimiento del avión en superficie, despegue y aterrizaje.

(a) Ningún Explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar un avión cuando cualquier tipo de elemento, bebida o vajilla provista por el Explotador se encuentre ubicada en cualquier asiento de pasajeros.

(b) Ningún Explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar un avión a menos que cada bandeja con alimentos o bebidas servida a los pasajeros se encuentre asegurada en su alojamiento o lugar de transporte, y la bandeja individual desplegable se encuentre rebatida y en su alojamiento.

(c) Ningún Explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar un avión a menos que cada carro de servicio para los pasajeros se encuentre asegurado en su alojamiento.

(d) Ningún Explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar a una aeronave a menos que cada una de las pantallas de TV o entretenimientos individuales, si su avión estuviera equipado con ellas, se encuentren rebatidas y aseguradas en sus alojamientos.

(e) Cada pasajero deberá cumplir con las instrucciones impartidas por la tripulación de acuerdo con esta Sección.

121.578 Concentración de ozono en la cabina.

Reservado

121.579 Mínima altura para uso del piloto automático.

(a) Operaciones en ruta. Excepto lo determinado en los párrafos (b) y (c) y (d) de esta Sección, ninguna persona puede utilizar un piloto automático en ruta, incluyendo ascenso y descenso, a una altura sobre el terreno que sea menor a dos veces la altura fijada en el Manual de Vuelo del Avión para un mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de crucero, o menor a 500 pies, la mayor de cualquiera de las dos.

(b) Aproximaciones. Cuando se utilice una ayuda para la aproximación por instrumentos, ninguna persona puede utilizar un piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor a dos veces la altura fijada en el Manual de Vuelo del Avión para el mal funcionamiento del piloto automático bajo condiciones de aproximación por instrumentos, o 50 pies por debajo del mínimo aprobado para la MDA o DH para la ayuda utilizada, la mayor de cualquiera de las dos, excepto:

(1) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas sean menores que las condiciones meteorológicas básicas VFR, establecidas en 91.155 de estas Regulaciones, ninguna persona puede utilizar un piloto automático para una aproximación por instrumentos por ILS automática, a una altura que sea menor a 50 pies sobre la altura especificada en el Manual de Vuelo del Avión para mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de aproximación automática, y

(2) Cuando las condiciones meteorológicas sean iguales o superiores que las condiciones meteorológicas básicas VFR, establecidas en 91.155 de estas Regulaciones, ninguna persona puede utilizar un piloto automático para una aproximación ILS automática a una altura sobre el terreno que sea menor a la altura especificada en el Manual de Vuelo del Avión para mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de aproximación automática, o 50 pies, cualquiera de las dos sea la mayor.

(c) No obstante lo especificado en los párrafos (a) o (b) de esta Sección la Autoridad Aeronáutica puede autorizar especificaciones de operación que permitan el uso para el aterrizaje hasta el toque, de un sistema aprobado de controles de vuelo con capacidad automática, en cualquier caso que:

(1) El sistema considerado no prevé ninguna pérdida de altura (sobre cero) especificada en el Manual de Vuelo del Avión por mal funcionamiento del piloto automático para aproximación automática, y

(2) Se determine que el uso del sistema hasta el toque no afectará las condiciones de seguridad exigidas por esta Sección.

121.580 Prohibición de interferencia con los tripulantes.

(a) Ninguna persona puede asaltar, amenazar, intimidar o interferir con los tripulantes ni con sus tareas a bordo en una aeronave operada bajo esta Parte (Arts. 198, 190 y concordantes del Código Penal de la Nación).

121.581 Asiento del observador: Inspecciones de ruta.

(a) Excepto lo previsto en párrafo (c) de esta Sección, cada Explotador deberá tener disponible un asiento en la cabina de pilotaje de cada avión, utilizado para transporte aéreo comercial, para que sea ocupado por la Autoridad Aeronáutica mientras realiza inspecciones en ruta. La ubicación y el equipamiento de dicho asiento deberán ser acordes a la función prevista, y serán determinados por la Autoridad Aeronáutica.

(b) En cada avión que tenga más de un asiento para observador, además de los asientos requeridos para la tripulación de vuelo complementaria de acuerdo con la certificación del avión, el asiento seleccionado por el representante de la Autoridad Aeronáutica deberá estar disponible cada vez que éste disponga efectuar inspecciones en ruta o habilitaciones de otro tipo.

(c) Para cualquier avión certificado antes del 20 de diciembre de 1995 para no más de 30 pasajeros que no posea asiento de observador en la cabina de pilotos, el Explotador proveerá el primer asiento de pasajero provisto de microteléfono para ser ocupado por un inspector efectuando una inspección de ruta.

121.583 Transporte de personas sin cumplimentar las exigencias establecidas para los pasajeros.

(a) Cuando sean autorizados por el Explotador, las siguientes personas y no otras podrán ser transportadas a bordo de un avión sin dar estricto cumplimiento a las exigencias establecidas para el

transporte de pasajeros en avión en 121.309 (f) 121.310, 121.391, 121.571 y 121.587, los requerimientos para la operación de traslado de pasajeros en 121.157 (c), y 121.291 y los requerimientos pertinentes a los pasajeros 121.285, 121.313 (f), 121.317, 121.547 y 121.573:

(1) Un tripulante.

(2) Un empleado de la empresa.

(3) Un inspector de la Autoridad Aeronáutica o un miembro de la Junta de Investigación de Accidentes, en cumplimiento de tareas oficiales.

(4) Una persona necesaria para:

(i) La seguridad del vuelo.

(ii) El manejo seguro de animales.

(iii) El manejo seguro de mercancías peligrosas.

(iv) La seguridad de valores o carga confidencial.

(v) La preservación de carga frágil o perecedera.

(vi) La operación de equipo especial para carga y descarga.

(vii) Experimentos o pruebas sobre contenedores de carga o ayudas para la descarga.

(viii) La carga y descarga de material de gran tamaño.

(5) Una persona de la empresa referida en párrafo (a) (4) cuando viaja desde o hacia su lugar de base.

(6) Una persona que cumpla tareas de guardia de honor, acompañando un envío hecho por la Autoridad de la República Argentina.

(7) Un empleado de la empresa cuando viaje por negocios de la compañía hacia o desde lugares no servidos adecuadamente por vuelos regulares.

(b) Ningún Explotador puede operar un avión transportando personas de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a) a menos que:

(1) Cada persona disponga de libre acceso desde su asiento hacia la cabina de vuelo o hacia una salida normal o de emergencia.

(2) El piloto al mando tenga un medio para notificar a cada persona cuando está prohibido fumar y cuando debe ajustarse el cinturón de seguridad, y

(3) El avión disponga de un asiento aprobado con un cinturón de seguridad aprobado para cada persona. El asiento debe estar ubicado de manera tal que el ocupante no tenga ninguna posibilidad ni posición para interferir a la tripulación de vuelo mientras ésta realiza sus tareas y funciones.

(c) Antes de cada despegue el Explotador que transporte personas de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a) deberá asegurarse que cada una de dichas personas haya sido instruida verbalmente por un tripulante sobre:

(1) Prohibición de fumar.

(2) Utilización de los cinturones de seguridad.

(3) Ubicación y operación de las salidas de emergencia.

(4) El uso de oxígeno y equipos de oxígeno para casos de emergencia, y

(5) Para operaciones extendidas sobre el agua, la ubicación de chalecos salvavidas y balsas incluyendo la demostración del método de colocación e inflado del chaleco salvavidas.

(d) Cada Explotador que opere un avión que transporte personas de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a), deberá incorporar los procedimientos establecidos para el traslado seguro de dichas personas en el MOE.

(e) El piloto al mando podrá autorizar a las personas comprendidas en el párrafo (a) de esta Sección a ingresar a la cabina de pilotaje.

121.585 Asientos en salidas de emergencia

(a) (1) Cada Explotador debe determinar lo necesario para aplicar las indicaciones del párrafo (d) de esta Sección y definir la capacidad de cada persona para poder ocupar un asiento de salida de acuerdo con esta Sección. Para el propósito de esta Sección considerará:

(i) Asiento de salida es:

(A) Cada asiento que tiene acceso directo a una salida, y

(B) Cada asiento en una fila de asientos a través de los que los pasajeros tendrán que pasar para llegar a la salida desde el asiento interno al pasillo.

(ii) Un asiento de pasajero que tenga "acceso directo", significa un asiento desde el cual un pasajero puede proceder directamente a la salida sin entrar en un pasillo o pasar alrededor de una obstrucción.

(2) Cada Explotador determinará la manera de asignar los asientos en las salidas requeridas por este párrafo en una manera no discriminatoria de acuerdo con los requerimientos de esta Sección. Dicho procedimiento estará consignado en el MOE.

(3) Cada Explotador designará los asientos de las salidas de acuerdo con la configuración de asientos de los aviones de su flota de acuerdo con las definiciones de este párrafo, y someterá esas designaciones para la aprobación como parte de lo establecido en los párrafos (n) y (p) de esta Sección.

(b) Ningún Explotador puede sentar a una persona en un asiento afectado por esta Sección si el Explotador determina que es probable que la persona sería incapaz de desempeñar una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección porque:

(1) La persona carece de movilidad suficiente, fortaleza o destreza en ambos brazos y manos y ambas piernas:

(i) Para alcanzar arriba, lateralmente y abajo la ubicación de mecanismos o dispositivos de operación de salidas de emergencia y toboganes.

(ii) Para tomar y empujar, atraer hacia él, girar o de cualquier manera manipular esos mecanismos.

(iii) Para empujar, tirar o de cualquier otra manera abrir las salidas de emergencia.

(iv) Para alzar, retener, o poner en asientos cercanos, o maniobrar sobre los respaldos de los asientos de la próxima fila, objetos del tamaño y peso de ventanas de salida sobre el ala.

(v) Para quitar obstrucciones similares en tamaño y peso a las ventanas de salida sobre el ala.

(vi) Para alcanzar la salida de emergencia eficazmente.

(vii) Para mantener el equilibrio mientras quita las obstrucciones.

(viii) Para salir rápidamente.

(ix) Para estabilizar un dispositivo de tobogán después de desplegarlo; o

(x) Para ayudar a otros en la utilización de un tobogán de evacuación.

(2) La persona es menor de 15 años de edad o carece de capacidad para desempeñar una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección sin la asistencia de un adulto, padre u otros parientes.

(3) La persona carece de capacidad para leer y comprender las instrucciones requeridas por esta Sección relacionadas con la evacuación de emergencia prevista por el Explotador en forma gráfica o impresa o la capacidad para comprender las órdenes orales de la tripulación.

(4) La persona carece de capacidad visual suficiente para desempeñar una o más funciones aplicables al párrafo (d) de esta Sección sin las ayudas tales como anteojos o lentes de contacto.

(5) La persona carece de capacidad auditiva suficiente para oír y comprender instrucciones gritadas por los tripulantes sin la asistencia de un aparato auditivo.

(6) La persona carece de capacidad adecuada para impartir información oralmente a otros pasajeros, y

(7) La persona tiene:

(i) Una condición o responsabilidades propias, tal como cuidado de niños pequeños que puedan impedir que la persona desempeñe una o más de las funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección o;

(ii) Una condición que puede ocasionar un daño si él o ella desempeña una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

(c) Cada pasajero cumplirá con las instrucciones dadas por un tripulante u otro empleado autorizado del Explotador que aplique restricciones en los asientos de salida, de acuerdo con esta Sección.

(d) Cada Explotador incluirá en las tarjetas de información al pasajero, en el idioma en que las instrucciones y las informaciones son dadas por la tripulación, en cada asiento referido en esta Sección, información para que, en el caso de una emergencia en la que no haya un tripulante en cada asiento de salida disponible para ayudar, un pasajero ocupando un asiento de salida puede ser llamado para realizar las siguientes tareas:

(1) Ubicar la salida de emergencia.

(2) Reconocer el mecanismo de apertura de la salida de emergencia.

(3) Comprender las instrucciones para operar las salidas de emergencia.

(4) Operar la salida de emergencia.

(5) Evaluar si aumentarán los peligros a los cuales los pasajeros pueden exponerse si se abre la salida de emergencia.

(6) Seguir directivas orales y señales de mano dadas por un tripulante.

(7) Guardar o asegurar la puerta de salida de emergencia para que no impida el uso de la salida.

(8) Evaluar la condición del tobogán de escape, activar el tobogán y estabilizarlo después del despliegue para asistir a otros a utilizar el dispositivo del tobogán.

(9) Pasar eficazmente a través de la salida de emergencia y

(10) Evaluar, seleccionar y seguir una trayectoria segura desde la salida de emergencia.

(e) Cada Explotador incluirá tarjetas de información al pasajero en cada asiento de salida:

(1) En el idioma en que las instrucciones de emergencia son impartidas por la tripulación, los criterios de selección colocados en el párrafo (b) de esta Sección y un pedido para que un pasajero se identifique a sí mismo para permitir que cambie su asiento si él o ella:

(i) No puede cumplir los criterios de selección puestos en el párrafo (b) de esta Sección.

(ii) Tiene una condición no discernible que le impide el desempeño de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

(iii) Pueda sufrir daño corporal como resultado de desempeñar una o más de estas funciones.

(iv) No desea desempeñar esas funciones, y

(2) En cada idioma usado por el Explotador para las tarjetas de información al pasajero, pidiendo que un pasajero se identifique a sí mismo para permitir un cambio de asiento si carece de la capacidad para leer, hablar o comprender el idioma o la forma gráfica de las instrucciones requeridas por esta Sección provistas por el Explotador que son indicadas para una evacuación de emergencia, o la capacidad de comprender el idioma utilizado para las órdenes que la tripulación dará en una emergencia.

(f) Para información al público cada Explotador pondrá en forma visible en todas las puertas de pasajeros, mostradores de boletos, puertas de carga y puertas en cada aeropuerto donde conduce las operaciones de pasajeros, los procedimientos escritos para hacer las asignaciones con respecto a la fila de asientos de salida.

(g) Ningún Explotador puede permitir el rodaje o remolque de un avión, a menos que uno de los tripulantes requeridos haya verificado que ningún asiento de salida esté ocupado por una persona incapaz de desempeñar las funciones aplicables enunciadas en el párrafo (d) de esta Sección.

(h) Cada Explotador incluirá en sus informaciones al pasajero una referencia a las tarjetas de información al pasajero indicadas en los párrafos (d) y (e), los criterios de selección establecidos en párrafo (b), y las funciones a ser desempeñadas de acuerdo a lo indicado en el párrafo (d) de esta Sección.

(i) Cada Explotador incluirá en sus informaciones al pasajero la posibilidad de una petición de cambio de asiento si el mismo considera que:

(1) No puede cumplir los criterios de selección colocados en el párrafo (b) de esta Sección;

(2) Tiene una condición no discernible que no le permitirá desempeñar las tareas indicadas en el párrafo (d) de esta Sección:

(3) Pueda sufrir daño corporal como resultado de desempeñar una o más de esas funciones indicadas en el párrafo (d) de esta Sección, o

(4) No desea desempeñar esas funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

El Explotador no requerirá al pasajero que revele su razón para solicitar el cambio de asiento.

(j) Reservado.

(k) En el caso que un Explotador determine que el pasajero asignado a un asiento de emergencia podría no cumplir adecuadamente las funciones establecidas en el párrafo (d) o que el pasajero solicitara un cambio de asiento diferente al de salida deberá ser reubicado en forma expeditiva en otro asiento.

(l) En la eventualidad de que todos los asientos que no sean de salida estuvieran ocupados y fuera necesario reubicar un pasajero que estuviera ocupando un asiento de salida, el Explotador debe designar otra persona que sea capaz y acepte asumir las tareas de evacuación que puedan ser necesarias a un asiento de salida.

(m) Un Explotador puede negar transporte a cualquier pasajero incluido en esta Sección únicamente porque:

(1) El pasajero rehúsa cumplir con instrucciones dadas por un tripulante u otro empleado autorizado del Explotador que implementa las restricciones de asignación de emergencia establecidas según esta Sección, o

(2) El único asiento que acomodará físicamente a la persona con discapacidad es un asiento de emergencia.

(n) A fin de cumplir con esta Sección los Explotadores deberán:

(1) Establecer procedimientos que expresen:

(i) Los criterios enunciados en el párrafo (b) de esta Sección.

(ii) Las funciones enunciadas en el párrafo (d) de esta Sección.

(iii) Los requerimientos para la información de aeródromo, tarjetas de información de pasajeros, constatación de asignación apropiada de asientos en salidas por tripulantes, informaciones a los pasajeros, asignación de asientos y la negativa de transporte como indica esta Sección.

(iv) Como resolver las discrepancias que provienen de la implementación de esta Sección, incluyendo la identificación del empleado en el aeropuerto a quien deberán dirigirse las quejas para su solución.

(2) Someter sus procedimientos para la aprobación y revisión preliminar a los inspectores principales de operaciones, asignados a ellos por la Administración, encargados de la inspección de sus operaciones.

(o) Los Explotadores asignarán los asientos con anterioridad al embarque de acuerdo con los criterios enumerados en el párrafo (b) y las funciones enunciadas en el párrafo (d) de esta Sección, con la máxima anticipación posible.

121.586 Autoridad para negarse al transporte de personas.

(a) Ningún Explotador puede negarse a transportar un pasajero basándose en el hecho de que dicho pasajero pueda necesitar la asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida en el evento de una emergencia, y que su transporte puede ser contrario a la seguridad del vuelo, a menos que:

(1) El Explotador haya establecido procedimientos (incluyendo razonables requerimientos de información) para el transporte de pasajeros que pueden necesitar la asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida en el evento de una emergencia, y

(2) Existe al menos una de las condiciones siguientes:

(i) El pasajero no pueda cumplimentar con las exigencias de la información y los procedimientos establecidos por el Explotador.

(ii) El pasajero no pueda ser transportado de acuerdo con los procedimientos establecidos por el Explotador.

(b) Cada Explotador deberá proporcionar a la Autoridad Aeronáutica una copia de los procedimientos establecidos de acuerdo con lo exigido en el párrafo (a) (2) de esta Sección.

(c) Cada vez que la Autoridad Aeronáutica encuentre que es necesario revisar o modificar los procedimientos descritos según párrafo (a) (2) de esta Sección en interés de la seguridad o del público, el Explotador, luego de ser notificado por la Autoridad Aeronáutica, deberá efectuar las modificaciones o revisiones de sus procedimientos. Dentro de los 30 días de recibir la notificación el Explotador puede solicitar una reconsideración de la modificación o revisión ordenada. Tal petición de reconsideración, dejará pendiente de cumplimiento la notificación hasta tanto la Autoridad Aeronáutica adopte su decisión. Sin embargo, si la Autoridad Aeronáutica determina que existe una emergencia que requiera acción inmediata en interés de la seguridad, ésta podrá, luego de exponer sus razones, exigir la aplicación inmediata de la revisión o modificación.

(d) Cada Explotador deberá tener disponible para el público en cada uno de los aeródromos donde presta servicios, una copia de cada uno de los procedimientos establecidos de acuerdo con las exigencias del párrafo (a) (1) de esta Sección.

121.587 Cierre y trabado de la puerta de acceso a la cabina de vuelo.

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección el piloto al mando de un avión que transporta pasajeros deberá asegurarse que la puerta que separa la cabina de la tripulación de vuelo de la de pasajeros sea cerrada y trabada durante el vuelo. Deberán proporcionarse los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violación de seguridad en la cabina.

(b) La exigencia del párrafo (a) no se aplica en las siguientes circunstancias:

(1) Durante el despegue y aterrizaje si la puerta de acceso a la cabina de vuelo es el medio para acceder a una salida de emergencia de pasajeros o salida a nivel del piso; o

(2) En cualquier momento en que ésta sea necesaria para posibilitar el acceso a la cabina de vuelo o al compartimiento de pasajeros de un tripulante en cumplimiento de sus tareas o de una persona autorizada a ingresar a la cabina de vuelo de acuerdo con lo determinado en 121.547 de esta Parte.

121.589 Transporte de equipajes.

(a) Ningún Explotador puede permitir el embarque y transporte de equipaje a bordo de sus aviones, a menos que cada equipaje de los pasajeros haya sido examinado a los efectos de controlar que el tamaño y la cantidad transportada estén de acuerdo con el programa de transporte de equipaje aprobado en las especificaciones de operación. Además, ningún pasajero puede abordar el avión llevando consigo un equipaje que exceda el tamaño previsto por el Explotador en sus especificaciones de operación.

(b) Ningún Explotador puede permitir que un pasajero ingrese a una aeronave cuya puerta está por ser cerrada para iniciar su rodaje o remolque, a menos que un tripulante haya verificado que cada elemento de su equipaje haya sido acomodado de acuerdo con lo determinado por el 121.285 (c) y (d) de esta Parte.

(c) Ningún Explotador puede permitir que un avión despegue o aterrice a menos que cada uno de los equipajes y artículos transportados por los pasajeros se encuentren colocados:

(1) En un armario o compartimiento destinado específicamente para el transporte de equipajes o carga, en el cual se especifique cuál es el peso máximo permitido y se disponga además de los elementos de amarre necesarios para fijar el equipaje o carga estibada en el mismo, y de una manera tal que no impida el posible uso de cualquier equipo de emergencia, o

(2) De acuerdo con lo determinado por 121.285 (c) y (d) de esta Parte; o

(3) Debajo de un asiento de pasajero.

(d) Equipajes que no sean prendas de vestir sueltas no podrán ser ubicados en los portaequipajes ubicados sobre los asientos de los pasajeros, a menos que los mismos se encuentren equipados con elementos aprobados para la sujeción de los mismos o cuenten con puertas.

(e) Cada pasajero deberá cumplir con las exigencias y las instrucciones impartidas por los tripulantes que controlen el cumplimiento de lo establecido en los párrafos (a), (b), (c) (d) y (g) de esta Sección.

(f) Cada asiento de pasajero debajo del cual está permitido colocar equipaje deberá contar con medios para evitar que éste se deslice hacia adelante. Además de lo antes expuesto cada asiento junto a los pasillos deberá contar con medios que eviten que los elementos o equipajes colocados delante de los mismos se deslicen hacia los pasillos bajo las fuerzas que se producen durante un aterrizaje de emergencia, de acuerdo con las condiciones en que el avión esté certificado.

(g) Además de los procedimientos de carga establecidos en el párrafo (c) de esta Sección, los bastones transportados por las personas no videntes o que necesiten de ellos, podrán ser colocados:

(1) Debajo de una serie de asientos conectados, en la misma fila, siempre que el bastón no sobresalga hacia alguno de los pasillos y siempre que el bastón se encuentre totalmente apoyado sobre el piso; o

(2) Entre un asiento y el fuselaje, siempre que el asiento no corresponda a una salida de emergencia y el bastón se encuentre totalmente apoyado sobre el piso.

(3) Debajo de dos asientos, junto a las ventanillas, siempre que no correspondan a salidas de emergencia y el bastón se encuentre totalmente apoyado en el piso; o

(4) De acuerdo con otro método aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

121.590 Reabastecimiento de combustible con pasajeros abordo.

(a) No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, abordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal capacitado por la empresa y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditivos posibles.

(b) Cuando el reabastecimiento de combustible se realice con pasajeros embarcando, abordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de comunicaciones del avión u otros medios adecuados.

Nota 1: Lo previsto en (a) de esta Sección no exige necesariamente que se desplieguen íntegramente las escaleras de la aeronave como requisito previo al reabastecimiento.

Nota 2: Se requieren precauciones adicionales cuando el reabastecimiento sea de combustibles distintos al queroseno de aviación o cuando el reabastecimiento tenga como consecuencia una mezcla de queroseno de aviación con otros combustibles de aviación o cuando se utilice una línea abierta.

121.590^a Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha.

(a) El reabastecimiento de combustible con un motor en marcha se permitirá en aeronaves equipadas con motores de turbina (reactor), exclusivamente en aquellas circunstancias de emergencia que impidan la operación normal de puesta en marcha mediante grupos auxiliares de energía (de abordo o terrestres) y la carga se efectúe por sistemas herméticos a presión. Además deberá permanecer en cabina la tripulación completa para actuar ante cualquier emergencia como también permanecerán desconectados los sistemas eléctricos no imprescindibles. Este procedimiento deberá estar establecido por el Explotador en el MOE.

(b) La operación mencionada en (a) de esta Sección deberá estar autorizada por el jefe de aeródromo a solicitud del Explotador o representante autorizado quien asumirá la responsabilidad de dicha operación y se asegurará que se encuentre personal del servicio contra incendios para actuar de inmediato en caso de emergencia.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACION DE VUELOS

Sección	Título
121.591	Aplicación.
121.593	Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internas.
121.595	Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internacionales.

Sección	Título
121.597	Autoridad para liberación de vuelos. Operaciones suplementarias.
121.599	Familiarización con las condiciones meteorológicas.
121.601	Despachante de aeronave, información al piloto al mando. Operaciones internas e internacionales.
121.603	Facilidades y servicios. Operaciones suplementarias.
121.605	Equipamiento del avión.
121.607	Facilidades para las comunicaciones y navegación. Operaciones internas e internacionales.
121.609	Facilidades para las comunicaciones y navegación. Operaciones suplementarias.
121.611	Despacho o liberación del vuelo bajo VFR.
121.613	Despacho o liberación del vuelo bajo IFR.
121.615	Despacho o liberación de vuelo sobre grandes extensiones de agua. Operaciones internacionales y suplementarias.
121.617	Aeródromos de alternativa de despegue.
121.619	Aeródromo de alternativa de destino. IFR: Operaciones internas.
121.621	Aeródromo de alternativa de destino. Operaciones internacionales.
121.623	Aeródromo de alternativa de destino. IFR: operaciones suplementarias.
121.625	Mínimos meteorológicos para el aeropuerto de alternativa.
121.627	Continuación del vuelo en condiciones inseguras.
121.628	Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629	Operaciones en condiciones de formación de hielo.
121.631	Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo.
121.633	Reservado.
121.635	Despacho hacia o desde aeródromos de reabastecimiento de combustible o provisionales: Operaciones internas e internacionales.
121.637	Despegues desde aeródromos no previstos y de alternativa. Operaciones internas e internacionales.
121.639	Abastecimiento de combustible. Todas las operaciones internas.
121.641	Abastecimiento de combustible. Aviones no propulsados por motor de turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones internacionales.
121.643	Abastecimiento de combustible. Aviones no propulsados por motor de turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones suplementarias.
121.645	Abastecimiento de combustible. Aviones propulsados por motor de turbina, no turbohélice. Operaciones internacionales y suplementarias.
121.647	Factores para computar el combustible mínimo requerido.
121.649	Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje VFR. Operaciones internas.
121.651	Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje IFR. Todos los Explotadores.
121.652	Mínimos meteorológicos para el aterrizaje: IFR. Todos los Explotadores
121.653	Reservado.
121.655	Aplicación de los reportes de mínimos meteorológicos.
121.657	Reglas aplicables a las altitudes de vuelo.
121.659	Altitud para la aproximación inicial. Operaciones internas y suplementarias.
121.661	Altitud para aproximación inicial. Operaciones internacionales.
121.663	Responsabilidad para el despacho de un vuelo. Operaciones internas e internacionales.
121.665	Manifiesto de carga.
121.667	Planes de vuelo: VFR e IFR. Operaciones suplementarias.
121.669	Ascenso y descenso de los pasajeros con un motor en marcha.
121.591	Aplicación

(a) Esta Subparte establece Regulaciones para el despacho operacional de operaciones internas e internacionales y para la liberación del vuelo de las operaciones suplementarias.

121.593 Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internas

(a) Excepto cuando un avión de un Explotador aéreo interno aterriza en un aeropuerto intermedio especificado en el despacho original y permanece en el mismo durante un tiempo no mayor a una hora, ninguna persona puede iniciar el vuelo a menos que un despachante de aeronave autorice específicamente tal vuelo.

121.595 Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internacionales.

(a) Ninguna persona puede iniciar un vuelo a menos que un despachante de aeronave autorice específicamente dicho vuelo.

(b) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin efectuar un nuevo despacho del avión si éste ha permanecido en dicho aeropuerto por más de seis horas.

121.597 Autoridad para la liberación de vuelos. Operaciones suplementarias

(a) Ninguna persona puede iniciar un vuelo bajo un sistema de seguimiento de vuelo, sin contar con la específica autorización de la persona designada por el Explotador para ejercer el control operacional sobre el vuelo.

(b) Ninguna persona puede iniciar un vuelo a menos que el piloto al mando o la persona autorizada por el Explotador para ejercer el control operacional sobre el vuelo haya completado la liberación del vuelo, estableciendo las condiciones en las que será conducido el vuelo. El piloto al mando deberá firmar el despacho solamente cuando él y la persona autorizada por el Explotador consideren que el mismo puede ser realizado con seguridad.

(c) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin una nueva liberación del vuelo, si el avión ha permanecido en tierra más de seis horas.

121.599 Familiarización con las condiciones meteorológicas.

(a) Operaciones internas e internacionales. Ningún despachante de aeronave podrá liberar un vuelo a menos que se encuentre en total conocimiento de la información meteorológica reportada y los pronósticos sobre la ruta que se habrá de volar.

(b) Operaciones suplementarias. Ningún piloto al mando podrá comenzar un vuelo a menos que se encuentre en total conocimiento de las información meteorológica reportada y de los pronósticos sobre la ruta que deberá volar.

121.601 Despachante de aeronave información al piloto al mando. Operaciones internas e internacionales.

(a) El despachante de aeronave deberá proveer al piloto al mando toda la información disponible y actualizada sobre las condiciones de los aeropuertos y las ayudas a la navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Antes de comenzar el vuelo el despachante de aeronave deberá proporcionar al piloto al mando, toda la información meteorológica disponible, pronósticos y fenómenos meteorológicos significativos que puedan afectar la seguridad del vuelo, incluyendo fenómenos que pueden afectar la seguridad del vuelo, tales como turbulencia en aire claro, tormentas, cortantes de viento a baja altitud, para cada ruta a ser volada y a cada aeropuerto que será utilizado.

(c) Durante el vuelo el despachante de aeronave deberá facilitar al piloto al mando toda información adicional disponible, en especial sobre fenómenos meteorológicos adversos, tales como turbulencia en aire claro, tormentas, cortantes de viento a baja altitud y sobre las irregularidades referidas a las facilidades y servicios que pudieran afectar la seguridad de vuelo.

121.603 Facilidades y servicios. Operaciones suplementarias.

(a) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando debe obtener toda la información actualizada sobre condiciones de los aeropuertos y las facilidades para la navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Durante un vuelo, el piloto al mando deberá obtener toda la información adicional sobre las condiciones meteorológicas, e irregularidades de las facilidades y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.605 Equipamiento del avión

(a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión a menos que éste cumpla las exigencias de aeronavegabilidad y esté equipado según lo dispuesto en 121.303.

121.607 Facilidades para las comunicaciones y navegación. Operaciones internas e internacionales.

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de ésta Sección para Explotadores aéreos internacionales, ninguna persona puede despachar un avión sobre una ruta aprobada o segmento de ruta, a menos que las facilidades de comunicaciones y navegación exigidas en 121.99 y 121.103 para la aprobación de dicha ruta o segmento de ruta se encuentren en condiciones satisfactorias de operación.

(b) Si, por razones técnicas u otras razones más allá del control de un Explotador aéreo internacional, las facilidades requeridas por 121.99 y 121.103 no están disponibles sobre una ruta o segmento de ruta fuera de la República Argentina, el Explotador aéreo puede despachar un avión sobre dicha ruta o segmento de ruta si el piloto al mando y el despachante de aeronave determinan que similares facilidades de comunicación y navegación a aquellas requeridas están disponibles y en condiciones satisfactorias de operación.

121.609 Facilidades para las comunicaciones y navegación. Operaciones suplementarias.

(a) Ninguna persona podrá despachar un avión sobre una ruta o segmento de ruta a menos que las facilidades para las comunicaciones y la navegación exigidas en 121.121 estén en condiciones de operación satisfactorias.

121.611 Despacho o liberación del vuelo bajo condiciones VFR.

(a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para realizar una operación VFR a menos que los valores de techo y visibilidad en ruta, de acuerdo con lo indicado en la información meteorológica disponible o los pronósticos o cualquier combinación de ellos estén y se pronostiquen iguales o por encima de los mínimos meteorológicos aplicables a las operaciones VFR hasta que la aeronave arribe al aeropuerto o los aeropuertos especificados en el despacho o liberación del vuelo.

121.613 Despacho o liberación del vuelo bajo condiciones IFR

(a) Excepto lo determinado en 121.615 ninguna persona puede despachar o liberar un avión para realizar operaciones bajo reglas IFR a menos que la información meteorológica o los pronósticos o cualquier combinación de ellos, indique que las condiciones meteorológicas serán y se mantendrán sobre los mínimos meteorológicos autorizados a la hora estimada de arribo al aeropuerto o aeropuertos a los que el avión fue despachado o liberado.

121.615 Despacho o liberación del vuelo sobre grandes extensiones de agua. Operaciones internacionales y suplementarias.

(a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para un vuelo que comprenda una operación sobre una gran extensión de agua, a menos que los informes meteorológicos o los pronósticos o cualquier combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a las mínimas autorizadas a la hora estimada de arribo a cualquier aeropuerto hacia el cual el vuelo haya sido despachado o liberado o se haya previsto como alternativa.

(b) Reservado.

(c) Reservado.

(d) Cada autorización para conducir operaciones sobre agua bajo VFR y cada requerimiento para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR deben ser especificadas en las especificaciones de operación del Explotador.

121.617 Aeródromos de alternativa para despegue.

(a) Si las condiciones meteorológicas en el aeródromo de despegue están por debajo de los mínimos establecidos para el aterrizaje por el Explotador en sus especificaciones de operación para dicho aeródromo, ninguna persona puede despachar o liberar un avión desde el mismo, a menos que el despacho o liberación del vuelo especifique un aeródromo de alternativa que se encuentre dentro de las siguientes distancias desde el aeródromo de despegue:

(1) Aviones con dos motores: No más de una hora desde el aeródromo de partida a una velocidad de crucero normal en aire calmo con un motor inoperativo.

(2) Aviones con tres o más motores: No más de dos horas desde el aeródromo de partida a velocidad de crucero normal en aire calmo con un motor inoperativo.

(b) Para el propósito del párrafo (a) de esta Sección, las condiciones meteorológicas del aeródromo de alternativa deben ser las establecidas por el Explotador en sus especificaciones de operación.

(c) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión desde un aeródromo a menos que detalle en el despacho o liberación de vuelo cada uno de los aeródromos de alternativa requeridos para dicho vuelo.

121.619 Aeródromo de alternativa de destino. IFR: Operaciones internas

(a) Ninguna persona puede despachar un avión para realizar operaciones bajo reglas IFR a menos que haya consignado un aeródromo de alternativa para cada destino hacia el cual el avión fue despachado. Cuando las condiciones meteorológicas pronosticadas para el destino y la primera alternativa son marginales, al menos un aeródromo adicional de alternativa deberá ser consignado.

121.621 Aeródromo de alternativa de destino: Operaciones internacionales

(a) Ninguna persona puede despachar un vuelo a menos que consigne en el despacho del vuelo un aeródromo de alternativa.

(b) Para el propósito de esta Sección, las condiciones meteorológicas en el aeródromo de alternativa debe cumplir con los requerimientos que figuran en las especificaciones de operación del Explotador.

121.623 Aeropuerto de alternativa de destino. IFR: Operaciones suplementarias.

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada persona que libere un avión para una operación IFR deberá consignar al menos un aeropuerto de alternativa para cada aeropuerto hacia el cual es liberado.

(b) Reservado.

(c) Para el propósito del párrafo (a) de esta Sección las condiciones meteorológicas requeridas en el aeropuerto de alternativa, deben cumplir con las condiciones expresadas en las especificaciones de operación del Explotador.

(d) Ninguna persona puede liberar un vuelo a menos que cada aeropuerto de alternativa requerido figure en la liberación del vuelo.

121.625 Mínimos meteorológicos para el aeropuerto de alternativa

(a) Ninguna persona puede colocar un aeropuerto como alternativa en un despacho o liberación al vuelo a menos que la información meteorológica o los pronósticos o cualquier combinación de ellos indiquen que a la hora estimada de arribo las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos meteorológicos detallados en las especificaciones de operación del Explotador para ese aeropuerto.

121.627 Continuación del vuelo en condiciones inseguras.

(a) Ningún piloto al mando puede permitir que un vuelo continúe hacia un aeropuerto al que ha sido despachado o liberado, si en su opinión o en la opinión del despachante, (solamente para operaciones internas o internacionales), el vuelo no puede ser completado con seguridad a menos que, en la opinión del piloto al mando, no exista otro procedimiento seguro. En tal caso el continuar hacia el aeropuerto de destino es una situación de emergencia de acuerdo con lo determinado en 121.557.

(b) Si cualquier instrumento o ítem del equipamiento requerido para una operación particular queda inoperativo en ruta, el piloto al mando deberá cumplimentar los procedimientos aprobados para tal caso de acuerdo con lo detallado en el MOE.

121.628 Instrumentos y equipos inoperativos

(a) Ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos si no se cumplen las siguientes condiciones:

(1) Existe una Lista Maestra de Equipamiento Mínimo (MMEL) establecida por el fabricante conjuntamente con el Estado de fabricación para dicho tipo de aeronave.

(2) Existe una Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) para dicha aeronave aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

(3) La Autoridad Aeronáutica haya emitido al Explotador las Especificaciones de Operación que autoricen las operaciones con una Lista de Equipamiento Mínimo aprobada. En todo momento previo al vuelo, la tripulación de vuelo debe tener acceso directo a toda la información contenida en la Lista de Equipamiento Mínimo aprobada. La Lista de Equipamiento Mínimo aprobada y la autorización correspondiente en las Especificaciones de Operación, constituyen una aprobación de cambio al diseño tipo sin que se requiera una recertificación.

(4) La Lista de Equipamiento Mínimo aprobada debe:

(i) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección, y estar basada en la Lista Maestra de Equipamiento Mínimo.

(ii) Permitir la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

(5) Deben estar disponibles para el piloto registros que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos como así también la información requerida en el párrafo (a) (4) (ii) de esta Sección.

(6) La aeronave es operada según las limitaciones y condiciones correspondientes contenidas en la Lista de Equipamiento Mínimo aprobada y en las Especificaciones de Operación que autorizan su uso.

(b) No pueden ser incluidos en la Lista de Equipamiento Mínimo los siguientes equipos e instrumentos:

(1) Instrumentos y equipos que estén específicamente o de otra manera requeridos por los requerimientos de aeronavegabilidad según los cuales la aeronave recibió el certificado tipo y que son esenciales para la operación segura bajo todas las condiciones de operación.

(2) Instrumentos y equipos requeridos que estén en condición operativa por una directiva de aeronavegabilidad, a no ser que la directiva de aeronavegabilidad indique otra forma.

(3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas según esta Parte.

(c) No obstante lo indicado en los párrafos (b)(1) y (b)(3) de esta Sección, una aeronave puede ser operada con instrumentos y equipos inoperativos, bajo un Permiso Especial de Vuelo de acuerdo con las Secciones 21.197 y 21.199 de la DNAR Parte 21.

121.629 Operaciones en condiciones de formación de hielo.

(a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión, continuar la operación de un avión en ruta o aterrizar un avión cuando en opinión del piloto al mando o del despachante de aeronave (solamente operaciones internas e internacionales) se prevean condiciones de formación de hielo que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Ninguna persona puede despegar un avión cuando escarcha, nieve o hielo están adheridas a las alas, superficies de control, hélices, tomas de aire de motores u otras superficies críticas del avión o cuando el despegue no podrá ser cumplido en concordancia con el párrafo (c) de esta Sección. Los despegues con escarcha debajo de las alas en áreas de tanques de combustibles podrán ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar una aeronave cuando las condiciones son tales que escarcha, hielo o nieve pueden razonablemente adherirse al avión, a menos que se efectúe el deshielo de la aeronave de acuerdo a lo establecido por el explotador en un "programa de deshielo/antihielo en tierra para el despacho, liberación y despegue", aceptado por la Autoridad Aeronáutica y que conste en sus especificaciones de operación. El programa de deshielo/antihielo en tierra aprobado debe incluir por lo menos los siguientes ítems:

(1) Una descripción detallada de:

(i) Como determina el Explotador que las condiciones son tales que escarcha, hielo o nieve y su adherencia al avión pueden ser razonablemente esperados y el procedimiento de deshielo/antihielo serán efectivos y el procedimiento debe ser aplicado.

(ii) Quien es el responsable de determinar que el procedimiento de deshielo/antihielo en tierra debe ser aplicado.

(iii) Los procedimientos para implementar el procedimiento de deshielo/antihielo en tierra.

(iv) Las tareas y responsabilidades específicas de cada posición operacional o grupo responsable de mantener la aeronave segura en vuelo mientras el procedimiento de deshielo/antihielo en tierra es aplicado.

(2) La instrucción inicial y anual periódica de las tripulaciones de vuelo y la calificación para otro personal (despachantes de aeronaves, personal de rampa, personal contratados), relativa al programa específico y las responsabilidades y tareas de cada persona bajo el mencionado programa, que cubra especialmente las siguientes áreas.

(i) El uso de los tiempos de efectividad (holdover times).

(ii) Procedimientos de deshielo de la aeronave, incluyendo inspección y procedimientos de control y responsabilidades.

(iii) Procedimientos de comunicación.

(iv) Contaminación de la superficie del avión (adherencia de escarcha, hielo o nieve), e identificación de áreas críticas, y cómo la contaminación afecta adversamente la performance y características de vuelo.

(v) Tipos o características de fluidos descongelantes/anticongelantes.

(vi) Procedimientos de inspección previa al vuelo en tiempo frío.

(vii) Técnicas para reconocer contaminación en el avión.

(3) Las tablas certificadas del tiempo de efectividad y los procedimientos para el uso de tales tablas por parte de personal del Explotador. El "tiempo de efectividad" es el tiempo estimado durante el cual el fluido anticongelante o descongelante prevendrá la formación de hielo o escarcha y la acumulación de nieve en las superficies protegidas de un avión Este tiempo de efectividad, comienza cuando se inicia la última aplicación del fluido descongelante/anticongelante y termina cuando el fluido descongelante/anticongelante aplicado al avión pierde su efectividad. Este tiempo de efectividad debe ser fundamentado con información aceptable para la Autoridad Aeronáutica. El programa del Explotador debe incluir procedimientos para que las tripulaciones puedan disminuir o incrementar el tiempo de efectividad de acuerdo a cambios en las condiciones. El programa debe incluir que los despegues después de excedido el máximo tiempo de efectividad determinado en la tabla, pueden ser permitidos sólo cuando al menos una de las siguientes condiciones existan:

(i) El control de contaminación previo al despegue, tal como dice el párrafo (c) (4) de esta Sección, determine que las alas, superficies de control y otras superficies críticas definidas en el programa del Explotador, están positivamente libres de hielo, escarcha o nieve.

(ii) Si de alguna otra manera aprobada por la Autoridad Aeronáutica y de acuerdo con el programa del Explotador es determinado que las alas, las superficies de control y otras superficies críticas definidas en el programa del Explotador están libres de hielo, escarcha o nieve.

(iii) Si las alas, superficies de control y otras superficies críticas han sido tratadas nuevamente con fluido anticongelante o descongelante y se ha establecido un nuevo "tiempo de efectividad".

(4) Las responsabilidades y procedimientos del control de deshielo y antihielo del avión, responsabilidades y procedimientos del control previo al despegue y responsabilidades y procedimientos del control de contaminación previo al despegue deben ser establecidos. El control previo al despegue es aquel control que se efectúa en las alas, superficies de control y superficies críticas del avión definidas en el programa del Explotador, dentro del "tiempo de efectividad" están libres de hielo, escarcha o nieve. El control de contaminación previo al despegue es el control que se efectúa sobre las alas, superficies de control y superficies críticas definidas en el programa del Explotador. Este control debe ser efectuado dentro de los 5 minutos previos al despegue. Este control debe ser llevado a cabo desde el exterior de la aeronave salvo que el programa especifique de otra forma.

121.631 Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo.

(a) Un Explotador puede especificar cualquier aeródromo regular o para carga de combustible acorde para el tipo de aeronave que opera, como aeródromo de destino a los efectos del despacho o liberación original.

(b) Ninguna persona podrá permitir que un vuelo continúe hacia un aeródromo al que ha sido despachado o liberado, a menos que las condiciones meteorológicas pronosticadas en un aeródromo de alternativa colocado en el despacho o liberación, sean iguales o superiores a las mínimas autorizadas para el Explotador en sus especificaciones de operación para dicho aeródromo en el momento en que la aeronave estime arribar. Sin embargo, el despacho de un vuelo o liberación al vuelo puede ser cambiado en ruta para incluir cualquier aeródromo de alternativa que se encuentre dentro del rango de autonomía de combustible del avión de acuerdo con lo exigido en 121.639 al 121.647.

(c) Ninguna persona puede cambiar el aeródromo de destino original o de alternativa que sea especificado en el despacho original o liberación del vuelo mientras la aeronave está en ruta, a menos que otro aeródromo sea autorizado para dicho tipo de avión y se hayan cumplido previamente los requisitos establecidos en 121.593 al 121.661 y 121.173 al tiempo de redespachar o modificar el vuelo.

(d) Cada persona que enmiende un despacho o una liberación al vuelo en ruta, deberá registrar dicha enmienda.

121.633 Reservado.

121.635 Despacho hacia o desde aeródromos de reabastecimiento de combustible o provisionales. Operaciones internas e internacionales.

(a) Ninguna persona puede despachar un avión hacia o desde un aeródromo seleccionado para la recarga de combustible o para realizar una operación provisoria, excepto que lo haga en un todo de acuerdo con las exigencias de estas Regulaciones para el despacho hacia un aeródromo regular, y a menos que el aeródromo satisfaga las exigencias requeridas para un aeródromo regular.

121.637 Despegues desde aeródromos no previstos y de alternativa. Operaciones internas e internacionales.

(a) Ningún piloto puede despegar un avión desde un aeródromo que no se encuentre autorizado en las especificaciones de operación del Explotador, a menos que:

(1) El aeródromo y las facilidades que brinda sean adecuados a la operación del avión.

(2) El piloto pueda cumplir con las limitaciones operativas aplicables a dicho vuelo y avión.

(3) El avión haya sido despachado de acuerdo con las normas y exigencias de despacho aplicables a una operación realizada desde un aeródromo autorizado, y

(4) Las condiciones meteorológicas en ese aeródromo sean iguales o mejores que las siguientes:

(i) Aeródromos dentro del país: Los mínimos meteorológicos para el despegue establecidos por la Autoridad Aeronáutica para cada aeródromo.

(ii) Aeródromos fuera del país: Los mínimos meteorológicos establecidos por la Autoridad Aeronáutica competente del país en donde se encuentra ubicado el aeródromo.

(5) Las condiciones meteorológicas sean como mínimo iguales o superiores a las establecidas en las especificaciones operativas del explotador para dicha aeronave.

121.639 Abastecimiento de combustible. Todas las operaciones internas

Ninguna persona puede despachar o el despegar un avión a menos que esta tenga combustible suficiente para:

(a) Volar hasta el aeropuerto para el cual fue despachado.

(b) Después de eso, volar y aterrizar en el aeródromo de alternativa más lejano para el aeródromo que fue despachado, y:

(c) Después de eso, poder volar 45 minutos a consumo normal de crucero o, para los Explotadores que están autorizados a conducir operaciones diurnas VFR en sus especificaciones de operación y que operan en tipos de aviones categoría no transporte certificados después del 31 de diciembre de 1964, volar 30 minutos a consumo normal de crucero en operaciones diurnas VFR.

121.641 Abastecimiento de combustible. Aviones no propulsados por motor de turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones internacionales.

(a) Ninguna persona puede despachar o despegar un avión no propulsado por motor de turbina o turbohélice a menos que, considerando el viento y las condiciones meteorológicas previstas, tenga combustible suficiente para:

(1) Volar y aterrizar en el aeropuerto hacia el cual fue despachado.

(2) Después de eso, volar y aterrizar en el aeródromo de alternativa más lejano para el aeródromo al que fue despachado, y:

(3) Después de eso, volar 30 minutos más 15% del tiempo total requerido para volar al consumo normal de crucero hasta el aeropuerto especificado en párrafo (a) (1) y (2) de esta Sección o volar por 90 minutos al consumo normal de crucero, cualquiera sea el menor.

(b) Reservado.

121.643 Abastecimiento de combustible. Aviones no propulsados por motor de turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones suplementarias

(a) Excepto lo previsto en párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede liberar para el vuelo o para despegar un avión no propulsado por motor de turbina o un avión propulsado por turbohélice, a menos que, considerando el viento y otras condiciones meteorológicas previsibles tenga combustible suficiente para:

(1) Volar y aterrizar en el aeropuerto al que fue liberado.

(2) Después de eso, volar y aterrizar en el aeropuerto de alternativa más lejano especificado en la liberación del vuelo y;

(3) Después de eso, poder volar 45 minutos a consumo normal de crucero o, para los Explotadores que están autorizados a conducir operaciones diurnas VFR en sus especificaciones de operación y que operan en tipos de aviones categoría no transporte certificados después del 31 de diciembre de 1964, volar 30 minutos a consumo normal de crucero en operaciones diurnas VFR.

(b) Reservado.

(c) Reservado.

121.645 Abastecimiento de combustible. Aviones propulsados por motor de turbina, no turbohélices. Operaciones internacionales y suplementarias

(a) Cualquier operación dentro de la República Argentina, deberá cumplir los requerimientos de combustible especificados en 121.639.

(b) Ningún Explotador internacional o suplementario operando fuera del territorio de la República Argentina, a menos que esté autorizado por la Autoridad Aeronáutica en las especificaciones de operación, puede liberar para volar o despegar un avión propulsado por motor de turbina (no turbohélice), a menos que, considerando el viento y otras condiciones meteorológicas previsibles, tenga el suficiente combustible para:

(1) Volar hasta y aterrizar en el aeropuerto hacia donde ha sido despachado o liberado;

(2) Después de eso, volar por un período del 10% del total del tiempo requerido para volar desde el aeropuerto de partida hasta el aeropuerto al que ha sido liberado y aterrizar.

(3) Después, volar hasta y aterrizar en el aeropuerto de alternativa más lejano, especificado en la liberación del vuelo;

(4) Después de eso, volar por 30 minutos a velocidad de espera a 1.500 pies sobre el aeropuerto de alternativa en condiciones de temperatura estándar.

(c) Reservado

(d) La Autoridad Aeronáutica puede enmendar las especificaciones de operación de un Explotador internacional o suplementario en cuanto a los mínimos de combustible requeridos en párrafos (a) o (b) de esta Sección si considera que es necesario combustible adicional en una ruta determinada por razones de seguridad.

(e) Para operaciones suplementarias dentro del territorio de la República Argentina con aeronaves de turbina deben cumplimentar los requerimientos de combustibles del 121.643.

121.647 Factores para computar el combustible mínimo requerido

Cada persona responsable de computar el combustible requerido para el propósito de esta Subparte, deberá considerar los siguientes aspectos:

(a) El viento y las condiciones meteorológicas pronosticadas.

(b) Demoras previstas por tránsito aéreo.

(c) Una aproximación por instrumentos y una posible aproximación frustrada en el aeropuerto de destino.

(d) Cualquiera otra condición que pueda demorar el aterrizaje del avión.

NOTA: Para el propósito de esta Sección el combustible requerido es en adición al combustible inutilizable.

121.649 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizase VFR Operaciones internas

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección e independientemente de cualquier autorización del ATC, ningún piloto puede despegar o aterrizar un avión que opera bajo VFR cuando el techo y visibilidad reportados son menores a los establecidos en la Regulación de Vuelos.

(b) Donde exista una restricción local sobre visibilidad en la superficie del terreno (humo, bruma, ventisca, arena, etc.) la visibilidad para la operación diurna y nocturna podrá ser reducida en media milla náutica si todos los virajes posteriores al despegue o previos al aterrizaje y todo el vuelo realizado más allá de una milla náutica de los límites del aeródromo, pueden ser realizados sobre o fuera del área de restricción de visibilidad.

(c) Reservado

121.651 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizase IFR. Todos los Explotadores aéreos.

(a) No obstante cualquier autorización del ATC, ningún piloto al mando deberá comenzar el despegue de un avión operando bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas informadas por la oficina del SMN u otra fuente, aprobada por la Autoridad Aeronáutica, sean menores que aquellas especificadas en:

(1) Las especificaciones de operación del Explotador, o

(2) Las publicadas en la documentación oficial si las especificaciones de operación del Explotador no determinan los mínimos de despegue para el aeropuerto.

(b) Excepto lo determinado en el párrafo (d) de esta Sección, ningún piloto podrá continuar una aproximación pasando el fijo de una aproximación final, o donde no exista fijo comenzar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumentos:

(1) A ningún aeropuerto, a menos que las oficinas del SMN u otra fuente aprobada por la Autoridad Aeronáutica informe las condiciones meteorológicas para dicho aeropuerto, y

(2) A los aeropuertos nacionales, a menos que el último informe de las condiciones meteorológicas para dicho aeropuerto proporcionado por dependencias del SMN reporte que la visibilidad es igual o mayor que la visibilidad mínima establecida para dicho procedimiento.

(c) Si un piloto ha comenzado el segmento de aproximación final de una aproximación por instrumentos de acuerdo con lo establecido en párrafo (b) de esta Sección y después recibe el último informe meteorológico que indica condiciones bajo mínimos, el piloto podrá continuar su aproximación hasta DH o MDA. Alcanzando la DH o MDA y en cualquier momento antes del punto de aproximación frustrada el piloto puede continuar la aproximación debajo de DH o MDA y aterrizar si:

(1) El avión se encuentra continuamente en una posición desde la cual el descenso hacia el aterrizaje en la pista en que se intenta aterrizar puede ser realizado mediante un gradiente de descenso usando maniobras normales, y desde donde dicho gradiente de descenso permita que el toque se realice dentro de la zona de toque de la pista donde se intenta aterrizar.

(2) La visibilidad en vuelo no sea menor que la visibilidad prescrita para la aproximación por instrumentos que se está utilizando.

(3) Excepto para aproximaciones ILS Categoría II y III donde ningún requerimiento de referencias visuales es requerido por la Autoridad Aeronáutica, al menos una de las siguientes referencias visuales para la pista en la cual se intenta aterrizar es distinguible e identificable visualmente para el piloto:

(i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no puede descender por debajo de los 100 pies sobre la elevación de la zona de toque utilizando como referencia las luces de aproximación, a menos que las barras rojas de terminación o las hileras rojas laterales también sean visibles e identificables.

(ii) El umbral de la pista.

(iii) Marcas del umbral de la pista

(iv) Las luces del umbral de la pista.

(v) Las luces que identifican el comienzo de la pista.

(vi) El indicador visual de aproximación.

(vii) La zona de toque o las marcas de zona de toque.

(viii) Las luces de zona de toque.

(ix) La pista o las marcas de pista.

(x) Las luces de pista y;

(4) Cuando el avión se encuentra en un procedimiento para una aproximación directa de no precisión que incorpora un punto para el descenso visual, el avión ha alcanzado el punto de descenso visual, excepto cuando el avión no está equipado o en capacidad para establecer dicho punto o el descenso hacia

la pista no puede ser realizado utilizando procedimientos o gradientes de descenso normales si el descenso es demorado hasta alcanzar dicho punto.

(d) Un piloto puede comenzar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumentos distinto de Categoría II o III a un aeropuerto, cuando la visibilidad es menor que la visibilidad mínima establecida para dicho procedimiento, si tal aeropuerto es asistido por un ILS operativo y un sistema de radar de aproximación y ambos son utilizados por el piloto. Sin embargo, ningún piloto puede operar un avión por debajo de la MDA autorizada o continuar una aproximación por debajo de la DH, a menos que:

(1) El avión se encuentra continuamente en una posición desde la cual el descenso hacia el aterrizaje en la pista en que se intenta aterrizar puede ser realizado mediante un gradiente de descenso usando maniobras normales, y desde donde dicho gradiente de descenso permita que el toque se realice dentro de la zona de toque de la pista donde se intenta aterrizar.

(2) La visibilidad en vuelo no sea menor que la visibilidad prescrita para la aproximación por instrumentos que se está utilizando.

(3) Excepto para aproximaciones ILS Categoría II y III donde ningún requerimiento de referencias visuales es requerido por la Autoridad Aeronáutica, al menos una de las siguientes referencias visuales para la pista en la cual se intenta aterrizar es distinguible e identificable visualmente para el piloto:

(i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no puede descender por debajo de los 100 pies sobre la elevación de la zona de toque utilizando como referencia las luces de aproximación, a menos que las barras rojas de terminación o las hileras rojas laterales también sean visibles e identificables.

(ii) El umbral de la pista.

(iii) Marcas del umbral de la pista

(iv) Las luces del umbral de la pista.

(v) Las luces que identifican el comienzo de la pista.

(vi) El indicador visual de aproximación.

(vii) La zona de toque o las marcas de zona de toque.

(viii) Las luces de zona de toque.

(ix) La pista o las marcas de pista.

(x) Las luces de pista y;

(e) Para el propósito de esta Sección, el segmento de aproximación final comienza en el fijo de aproximación final o en la ayuda prescrita en el procedimiento de aproximación por instrumentos. Cuando un fijo de aproximación final no está prescrito en un procedimiento que incluye un viraje de procedimiento, el segmento de aproximación final comienza en el punto donde el viraje de procedimiento es completado y el avión está establecido hacia el aeródromo en curso de aproximación final, dentro de la distancia prescrita en el procedimiento.

(f) A menos que otra cosa sea autorizada en las especificaciones de operación del Explotador, cada piloto que realiza un despegue, aproximación o aterrizaje IFR en un aeropuerto extranjero, deberá cumplir con los procedimientos por instrumentos aplicables y los mínimos meteorológicos exigidos por la autoridad que tenga jurisdicción sobre dicho aeropuerto.

121.652 Mínimos meteorológicos para el aterrizase: FR. Todos los Explotadores aéreos.

(a) Si el piloto al mando de un avión no ha volado como mínimo 100 horas como piloto al mando en operaciones bajo esta Parte y en el tipo de avión que está operando, la MDA y DH y la visibilidad mínima para el aterrizaje establecidas por el Explotador en las especificaciones de operación, serán incrementadas en 100 pies y media milla (o el equivalente del RVR), para todos los aeropuertos regulares, provisionales o de carga de combustible. La MDA O DH y los mínimos de visibilidad no necesitan ser incrementados sobre los vigentes para el aeródromo cuando es utilizado como aeropuerto de alternativa, pero en ningún caso los mínimos de aterrizaje pueden ser inferiores a 300 pies y 1 milla. Sin embargo, un piloto al mando empleado por un Explotador que conduce operaciones en aviones grandes bajo parte 135 de esta Regulación, puede acreditar el tiempo de vuelo adquirido en operaciones conducidas por tal Explotador bajo parte 91 en el mismo tipo de avión hasta un 50% de las 100 horas de experiencia como piloto al mando requerido por este párrafo.

(b) La experiencia de 100 horas como piloto al mando, exigida en párrafo (a) de esta Sección puede ser reducida en no más del 50% a sustituyendo cada hora de vuelo por un aterrizaje de la experiencia requerida como piloto al mando, si el piloto tiene como mínimo 100 horas en otro tipo de avión que opere según estas Regulaciones.

(c) Los mínimos meteorológicos para Categoría II, autorizados en las especificaciones de operación del Explotador, no se aplican hasta que el piloto al mando, de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección, reúna los requerimientos de dicho párrafo en el tipo de avión que está operando.

121.653 Reservado.

121.655 Aplicación de los reportes de mínimos meteorológicos.

(a) Para las operaciones que se realizan bajo 121.649 al 121.653, se aplicarán los valores de techo y visibilidad obtenidos de los últimos informes generales, tanto para las operaciones VFR como IFR y para despegue, aterrizajes y aproximaciones por instrumentos para todas las pistas de un aeropuerto. No obstante, si el último reporte meteorológico incluyendo un reporte verbal de la torre de control, contiene valores de visibilidad especificados para una pista, o RVR para una pista en particular de un aeródromo, dichos valores serán utilizados para las operaciones de aterrizaje y despegues VFR e IFR y aproximaciones por instrumentos a esa pista.

121.657 Reglas aplicables a las altitudes de vuelo

(a) Generalidades. No obstante lo definido en 91.119 o en otra reglamentación aplicable fuera de la República Argentina, ninguna persona puede operar debajo de los mínimos expuestos en párrafos (b) y (c) de esta Sección, excepto cuando sea necesario para despegues o aterrizajes, o excepto cuando, después de considerar las características del terreno, la cantidad y calidad de los servicios de apoyo meteorológico, las facilidades de navegación y otras condiciones de vuelo, la Autoridad Aeronáutica prescriba otros mínimos para cualquier ruta o segmento de una ruta cuando considere que la conducción segura del vuelo requiere otras altitudes. Fuera de la República Argentina los mínimos se mantienen a menos que mínimos superiores sean determinados en las especificaciones de operación del Explotador o por el estado dentro del cual se realiza la operación.

(b) Operaciones diurnas VFR. Ningún Explotador interno puede operar un avión trasladando pasajeros y ningún Explotador internacional ni suplementario puede operar bajo VFR durante el día a altitudes menores a 1000 pies sobre la superficie o a menos de 1000 pies sobre montañas, colinas o cualquier otra obstrucción al vuelo.

(c) Operaciones IFR. Ninguna persona puede operar un avión a altitudes menores a 1.000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas desde el centro del curso que se intenta volar o en áreas designadas montañosas a menos de 2.000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia de 5 millas desde el centro del curso que se intenta volar.

(d) Reservado.

121.659 Altitud para la aproximación inicial. Operaciones internas y suplementarias.

(a) Excepto lo establecido en párrafo (b) de esta Sección, cuando se realice una aproximación inicial hacia una ayuda de radionavegación bajo IFR, ninguna persona puede descender una aeronave por debajo de la altitud mínima determinada para la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación por instrumentos para esa ayuda), antes que el arribo a la ayuda correspondiente se haya establecido definitivamente.

(b) Cuando se está realizando una aproximación inicial ningún piloto puede comenzar una aproximación por instrumentos hasta que su arribo sobre la radioayuda se haya establecido definitivamente. Al realizar una aproximación por instrumentos bajo estas circunstancias, ninguna persona puede descender un avión por debajo de 1000 pies sobre el tope de las nubes o la mínima altitud determinada por la Autoridad Aeronáutica para dicha parte de la aproximación por instrumentos, cualquiera sea la menor.

121.661 Altitud para aproximación inicial. Operaciones internacionales.

(a) Cuando se realice una aproximación por instrumentos hacia una radioayuda para la navegación bajo IFR, ninguna persona puede descender debajo de la altitud mínima establecida para la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación por instrumentos para dicha ayuda), antes de que el arribo a dicha ayuda haya sido establecido definitivamente.

121.663 Responsabilidad para el despacho de un vuelo. Operaciones internas e internacionales

(a) Cada Explotador doméstico e internacional deberá preparar un despacho para cada vuelo realizado entre puntos específicos, basado en la información que es proporcionada por un despachante de aeronave. El piloto al mando y el despachante de aeronave deberán firmar el despacho sólo si ambos creen que el vuelo puede ser realizado con seguridad. El despachante de aeronave puede delegar autoridad para firmar un despacho para un vuelo particular, pero no puede delegar su responsabilidad para con el despacho realizado.

121.665 Manifiesto de careta.

(a) Cada Explotador es responsable por la preparación y precisión de un manifiesto de carga antes de cada despegue. El formulario deberá ser preparado y firmado para cada vuelo por empleados del Explotador, quienes deberán tener la tarea de supervisar la carga del avión y preparar el manifiesto de carga o por otras personas calificadas, autorizadas por el Explotador.

121.667 Plan de Vuelo: VFR e IFR: Operaciones suplementarias.

(a) Ninguna persona puede despegar un avión a menos que el piloto al mando haya confeccionado un plan de vuelo conteniendo toda la información apropiada y requerida por las Regulaciones vigentes, en la oficina de control más próxima o, cuando opere fuera de la República Argentina como esté dispuesto por la autoridad que corresponda. Sin embargo, si los medios de comunicación necesarios no están disponibles, el piloto al mando deberá llenar el plan de vuelo tan pronto como sea posible después que el avión haya despegado.

121.669 Ascenso y descenso de los pasajeros con un motor en marcha.

(a) Se permitirá el ascenso o descenso de pasajeros con un motor en marcha en aviones equipados con motores de turbina (reactores), sólo en aquellas circunstancias de emergencia que impidan la operación normal de puesta en marcha mediante grupos auxiliares de energía (de abordó o terrestres), de acuerdo con lo siguiente:

(1) Para aviones cuyos motores están ubicados en los planos, deberá detenerse el o los motores del lado por el cual se efectúa el ascenso o descenso de pasajeros.

(2) Para aviones con motores ubicados en la parte superior del fuselaje, no se utilizarán las puertas traseras para efectuar el ascenso o descenso de pasajeros.

(3) En ambos casos el Explotador tomará todos los recaudos necesarios y dispondrá de personal idóneo en plataforma para controlar y guiar el desplazamiento de los pasajeros a fin de evitar que se aproximen al motor o motores que se mantienen en marcha.

(4) La tripulación del avión deberá permanecer en sus puestos durante este tipo de operación.

(5) Bajo ninguna circunstancia se efectuará simultáneamente el ascenso o descenso de pasajeros con el reabastecimiento de combustible en los casos en que ambas operaciones deban realizarse con un motor en marcha.

Para aviones propulsados por motores turbohélices, el Explotador deberá incluir en su MOE, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica, un procedimiento que contemple lo establecido en (a) en relación al tipo de avión que opere.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE V - REGISTROS, REPORTES Y DOCUMENTACION

Sección	
121.681	Aplicación
121.683	Registro de tripulantes y Despachantes de aeronaves.
121.685	Registros de los aviones: Operaciones internas e internacionales.
121.687	Emisión del despacho del vuelo. Operaciones internas e internacionales.
121.688	Registro de combustible y lubricantes.
121.689	Liberación del vuelo. Operaciones suplementarias.
121.691	Reservado.
121.693	Manifiesto de carga. Todos los explotadores
121.695	Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones internas e internacionales.

121.697	Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones suplementarias.
121.698	Reservado.
121.699	Reservado.
121.701	Registro Técnico de Vuelo: Aviones.
121.702	Registro de Novedades de A bordo.
121.702a	Libro de abordó.
121.703	Reportes de confiabilidad mecánica.
121.705	Reportes resumidos de interrupción mecánica.
121.707	Reportes de reparaciones y alteraciones.
121.708	Reporte resumido de actividad mensual de la flota.
121.708a	Reporte mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento.
121.709	Liberación de aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo del Avión.
121.711	Registros de comunicaciones. Operaciones internas e internacionales.
121.712	Registro de radiación.
121.713	Conservación de contratos y sus enmiendas. Explotadores aéreos.
121.715	Registros de emergencias médicas en vuelo.
121.717	Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo.
121.719	Documentación requerida en base principal y escalas.

121.681 Aplicación

(a) Esta Subparte prescribe los requerimientos para la preparación y mantenimiento de registros y reportes para todos los Explotadores.

121.683 Registros de tripulantes y despachantes de aeronave.

(a) Cada Explotador debe:

(1) Mantener registros actualizados de cada tripulante y despachante de aeronave que demuestren si el tripulante o despachante cumple con las exigencias establecidas en estas Regulaciones, incluyendo pero no limitado a, controles de idoneidad y ruta, habilitación en el avión y ruta, instrucción, habilitación psicofisiológica y control de tiempos de servicio, vuelo, descanso y vacaciones y

(2) Registrar cada acción tomada en todo lo relacionado con el empleo, descalificación psicofisiológica o profesional de cualquier tripulante o despachante de aeronave y conservar los registros por lo menos por 24 meses de ocurrido el hecho.

(3) Registrar cada afectación, promoción, cambio de posición y desafectación de tripulantes de vuelo y enviar copia de ese registro a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

(b) Cada Explotador que conduce operaciones suplementarias debe mantener los registros referidos en el párrafo (a) de esta Sección en su base principal de operaciones, o en cualquier lugar utilizado por el y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Los registros mencionados en párrafo (a) de esta Sección pueden ser mantenidos en registros de soporte informático de acuerdo con la ley N° 25.506, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

121.685 Registros de los Aviones: Operaciones internas e internacionales.

Cada Explotador que realiza operaciones internas e internacionales debe mantener un listado actualizado de cada avión que él opera en transporte aéreo regular y debe enviar una copia de dicho registro y de cada cambio a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas y a la Dirección de Aviación de Transporte - DNA.

Los aviones de otros Explotadores que son operados de acuerdo con un Acuerdo de Intercambio pueden ser incorporados citando el documento que avale dicho acuerdo.

121.687 Emisión del despacho de vuelo: Operaciones internas e internacionales.

(a) Un despacho de vuelo debe realizarse en cualquier formulario aceptado y contener como mínimo la siguiente información concerniente a cada vuelo:

(1) Matrícula del avión;

(2) Número de vuelo;

(3) Aeródromo de partida, escalas intermedias, aeródromo de destino y aeródromos de alternativa;

(4) Tipo de operación, (VFR, IFR, etc.)

(5) Combustible mínimo requerido.

(b) El despacho de vuelo debe contener o tener anexada, información meteorológica, los últimos pronósticos meteorológicos disponibles o una combinación de ellos, para el aeródromo de destino, escalas intermedias y aeródromos de alternativa, disponibles en el momento en que el comandante y el despachante firman el despacho de vuelo. El despacho puede contener además, cualquier información adicional o pronóstico que el piloto al mando o el despachante consideren necesario o deseable.

121.688 Registro de combustible y lubricantes.

(a) El Explotador llevará registros de consumo de combustibles y lubricantes para permitir que la Autoridad Aeronáutica se cerciore de que en cada vuelo se cumple lo prescrito en 121.639, 121.641, 121.643 y 121.645. Estos registros se conservarán por el término de tres meses.

121.689 Liberación del vuelo. Operaciones suplementarias.

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (c) de esta Sección, la liberación de vuelo debe contener, como mínimo, la siguiente información concerniente a cada vuelo:

(1) Nombre de la empresa operadora;

(2) Marca, modelo y matrícula del avión utilizado;

(3) Número de vuelo y fecha del vuelo;

(4) Nombre de cada tripulante de vuelo y de cabina y nombre del piloto al mando designado;

(5) Aeródromo de salida, aeródromo de destino, aeródromos de alternativa y ruta a seguir,

(6) Mínimo combustible requerido;

(7) Tipo de operación, (VFR, IFR, etc.)

(b) La liberación del vuelo debe realizarse en cualquier formulario aceptado y contener o tener anexada, información meteorológica, los últimos pronósticos meteorológicos disponibles o una combinación de ellos, para el aeródromo de destino, escalas intermedias y aeródromos de alternativa, disponibles en el momento en que la liberación del vuelo es firmada. Puede incluir además, cualquier información meteorológica adicional o pronóstico que el piloto al mando considere necesario o deseable.

(c) Cada Explotador, que lleva a cabo operaciones internas o internacionales bajo las normas de estas Regulaciones aplicables a operaciones suplementarias, debe cumplir con los formularios de despacho o liberación del vuelo requeridos para operaciones regulares en esta Subparte.

121.691 Reservado

121.693 Manifiesto de carga. Todos los explotadores

El manifiesto de carga debe contener la siguiente información, concerniente a la carga del avión, al momento del despegue:

(a) El peso del avión, combustible y lubricante, carga y equipaje, pasajeros y tripulantes:

(b) El peso máximo permisible para ese vuelo no debe exceder, al menos los siguientes pesos:

(1) Peso máximo de despegue permisible para la pista a utilizar (incluyendo correcciones por altitud y gradiente, y condiciones de viento y temperatura existentes al momento del despegue).

(2) Peso máximo de despegue, considerando el consumo anticipado de combustible y lubricante, que le permitirá cumplir con las limitaciones de performance en la ruta.

(3) Peso máximo de despegue considerando el consumo de combustible y lubricante, que le permita cumplir con las limitaciones de peso máximo de diseño para el aterrizaje al arribo el aeródromo de destino o al del primer aterrizaje.

(4) Peso máximo de despegue considerando el consumo de combustible y lubricante que le permita cumplir con las limitaciones de distancia de aterrizaje al arribo al aeródromo de destino o de alternativa.

(c) El peso total calculado según los procedimientos aprobados.

(d) Evidencia de que el avión ha sido cargado de acuerdo con un procedimiento aprobado, que asegure que el centro de gravedad está dentro de los límites aprobados.

(e) Nombres de los pasajeros, a menos que el explotador mantenga tal información de otra manera.

121.695 Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones internas e internacionales.

(a) El piloto al mando de un avión debe trasladar hacia el aeródromo de destino la siguiente documentación:

(1) Una copia del manifiesto completo de carga (excepto la información referente a la distribución de pasajeros y de carga)

(2) Una copia del despacho de vuelo; y

(3) Una copia del plan de vuelo.

(b) El Explotador debe conservar copias de los registros requeridos en esta Sección por no menos de tres meses.

121.697 Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones suplementarias.

(a) El piloto al mando de un avión debe trasladar, en el avión hasta el aeropuerto de destino el original o copia firmada de la siguiente documentación:

(1) Manifiesto de carga;

(2) Formulario de liberación del vuelo;

(3) Liberación de Aeronavegabilidad.

(4) Calificación del piloto en la ruta; y

(5) Plan de vuelo.

(b) Si el vuelo se inicia en la base principal de operaciones del Explotador, éste debe retener en la base, una copia firmada de cada documento mencionado en párrafo (a) de esta Sección.

(c) Excepto lo previsto en párrafo (d) de esta Sección; si un vuelo no se inicia en la base principal de operaciones del Explotador aéreo, el piloto al mando (u otra persona que no se encuentre a bordo del avión y sea autorizada por el Explotador), debería antes o inmediatamente después del despegue del vuelo, enviar copias firmadas de los documentos mencionados en párrafo (a) de esta Sección a la base principal de operaciones.

(d) Si el vuelo no se inicia en la base principal de operaciones del Explotador aéreo y hay en el lugar una persona que administra la partida del vuelo para el Explotador y que no partirá a bordo de ese avión, la misma deberá retener copias firmadas de los documentos mencionados en párrafo (a) de esta Sección en ese lugar por no más de 30 días antes de ser enviados a la base principal de operaciones del Explotador. No obstante lo expresado, los documentos de un vuelo en particular no es necesario que sean retenidos en ese lugar o enviados a la base principal de operaciones, si los originales u otras copias de ellos han sido previamente enviados a la base principal de operaciones.

(e) Los Explotadores que realicen operaciones suplementarias deben:

(1) Identificar en su Manual de Operaciones la persona que mantendrá en custodia los documentos, retenidos, según párrafo (d) de esta Sección; y

(2) Retener en su base principal de operaciones el original o una copia de los documentos mencionados en esta Sección por no menos de 12 meses.

121.698 al 121.699 Reservado

121.701 Registro Técnico de Vuelo: aviones

(a) Toda persona que realice una tarea como consecuencia de una falla o mal funcionamiento reportada u observada en la estructura, motor, hélice o sus componentes, que sea crítica para la seguridad del vuelo, debe registrar tal acción en el Registro Técnico de Vuelo del avión.

(b) Cada Explotador deberá tener un procedimiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros requeridos en el párrafo (a) de esta Sección en el avión en un lugar rápidamente accesible para cada miembro de la tripulación de vuelo y deberá incorporar ese procedimiento en el Manual del Explotador.

121.702 Registro de Novedades de A bordo

(a) Todo Explotador que realice operaciones internas o internacionales debe tener un Registro de Novedades de A bordo actualizado de cada avión que opera bajo esta Parte, y deberá tener un procedimiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros en el avión en un lugar rápidamente accesible a cada miembro de la tripulación de cabina, y deberá incorporar este procedimiento en el Manual del Explotador.

(b) Todo Tripulante de Cabina de Pasajeros que tome conocimiento de una falla o mal funcionamiento reportada u observada en el avión, y que considere importante para la seguridad del vuelo o confort de los pasajeros, deberá registrarla en el Registro de Novedades de A bordo del avión.

(c) Toda novedad informada a través del Registro de Novedades de A bordo y que, por sus características y de acuerdo al criterio del Comandante del avión, haga a cuestiones relacionadas con la seguridad del vuelo, deberá ser asentada en el Registro Técnico de Vuelo del avión.

(d) El Comandante del avión firmará el Registro de Novedades de A bordo al finalizar cada vuelo.

121.702a Libro de a bordo.

(a) Cada Explotador confeccionará un libro de abordaje de la aeronave que deberá contener los siguientes datos, clasificados con números romanos:

(1) I.-Nacionalidad y matrícula de la aeronave.

(2) II.-Fecha.

(3) III.-Nombre de la tripulación.

(4) IV.-Asignación de obligaciones a la tripulación.

(5) V.-Lugar de salida.

(6) VI.-Lugar de llegada.

(7) VII.-Hora de salida.

(8) VIII.-Hora de llegada.

(9) IX.-Horas de vuelo.

(10) X.-Naturaleza del vuelo (de carácter particular, trabajo aéreo, regular o no regular).

(11) XI.-Incidentes u observaciones en caso de haberlas.

(12) XII.-Firma del piloto al mando.

(b) El RTV y el libro de a bordo deberán estar actualizados y las anotaciones deberán hacerse en tinta.

(c) El Explotador conservará los libros de a bordo completados, por el término de seis meses.

121.703 Reportes de confiabilidad mecánica

(a) Cada Explotador deberá informar la ocurrencia o detección de cada falla, mal funcionamiento, o defecto concerniente a:

(1) Fuego durante el vuelo y si el sistema de alarma contra incendios correspondiente funcionó adecuadamente;

(2) Fuego durante el vuelo no protegido por un sistema de alarma contra incendios;

(3) Falsa alarma de fuego durante el vuelo;

(4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daño durante el vuelo al motor, estructura adyacente, equipos o componentes;

(5) Un componente del avión que cause acumulación o circulación de humo, vapor o vapores tóxicos o nocivos en el compartimiento de la tripulación o en la cabina de pasajeros durante el vuelo;

(6) Corte de motor durante el vuelo debido a extinción de llama ("Flameout");

(7) Corte de motor durante el vuelo cuando ocurre un daño externo al motor o a la estructura del avión;

(8) Corte de motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños o por congelamiento;

(9) Corte de más de un motor durante el vuelo;

(10) Un sistema de puesta en bandera de hélice o la capacidad del sistema para controlar la sobrevelocidad durante el vuelo;

(11) Un sistema de combustible o vaciado rápido de combustible que afecte el flujo de combustible o que cause pérdidas peligrosas durante el vuelo;

(12) Una extensión o retracción no deseada de tren de aterrizaje o apertura o cierre no deseadas de las puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo;

(13) Componentes del sistema de freno que produzca una pérdida de la fuerza actuante del freno cuando el avión está en movimiento sobre la tierra.

(14) Estructuras del avión que requieran reparación mayor;

(15) Fisuras, deformaciones permanentes, o corrosión de la estructura del avión, si son mayores que los máximos aceptados por el fabricante o la DNA;

(16) Componentes o sistemas del avión que den por resultado la toma de acciones de emergencia durante el vuelo (excepto el corte de motor en vuelo); y

(17) Los sistemas de evacuación de emergencia y/o sus componentes que incluyen todas las puertas de salidas, o los sistemas de iluminación para la evacuación de emergencia de pasajeros, o el equipamiento de evacuación que se ha encontrado defectuoso, o que no pueda realizar las funciones para las cuales fue concebido durante una emergencia real o durante la instrucción, prueba, mantenimiento, demostración, o que se despliegue inadvertidamente.

(b) Para el propósito de esta Sección "en vuelo" o "durante el vuelo" significa el período desde el momento en que el avión deja la superficie de la tierra en el despegue hasta que éste toca el suelo en el aterrizaje.

(c) Además de los informes requeridos por el párrafo (a) de esta Sección, cada Explotador debe informar cualquier otra falla, mal funcionamiento, o defecto en un avión, que ocurra o sea detectado en

cualquier momento si, en su opinión, esa falla, mal funcionamiento o defecto ha puesto, o puede poner, en peligro la operación segura de un avión usado por él.

(d) Cada Explotador debe enviar cada reporte requerido por esta Sección, por escrito, cubriendo cada período de 24 hs. comenzando a las 9:00 hs. local de cada día y finalizando a las 9:00 hs. local del día siguiente, a la Dirección Aviación de Transporte de la DNA dentro del período de 72 hs. posteriores a la ocurrencia de la novedad. Sin embargo, si el vencimiento de dicho plazo fuera un día no hábil, éste puede ser enviado el día hábil inmediato posterior.

(e) El Explotador deberá transmitir los reportes requeridos por esta Sección en una manera y en un formulario que sea conveniente para su sistema de comunicación y procedimientos, y deberá incluir en su primer reporte diario toda la siguiente información disponible:

(1) Modelo y matrícula que identifiquen al avión.

(2) Nombre del explotador.

(3) La fecha, número de vuelo y etapa del mismo durante el cual ocurrió el incidente (por ej.: prevuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso para aterrizaje, e inspección);

(4) El procedimiento de emergencia efectuado (ej.: aterrizaje no programado y descenso de emergencia);

(5) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto;

(6) Identificación de la parte y sistema involucrado, que incluya la información disponible pertinente a la designación del modelo del componente principal y al tiempo desde la última recorrida general;

(7) Causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (ej.: desgaste, fisuras, deficiencias de diseño, o error humano);

(8) Si la parte fuera reparada, reemplazada, enviada al fabricante o cualquier otra acción tomada;

(9) Si se retiró del servicio el avión.

(10) Toda otra información pertinente necesaria para una identificación, determinación de la seriedad, o acción correctiva más completa.

(f) Un Explotador que también sea titular de un Certificado Tipo (incluyendo un Certificado Tipo Suplementario), de una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP), o de una autorización OTE (Orden Técnica Estándar) o sea un licenciario del poseedor de un Certificado Tipo; no necesita informar sobre una falla, mal funcionamiento, o defecto bajo esta Sección si la falla, mal funcionamiento, o defecto ha sido informada por éste según la Sección 21.3 de la RAAC Parte 21 o las disposiciones correspondientes al informe de accidentes de la JIAAC.

(g) Ninguna persona puede retener un reporte requerido por esta Sección aun cuando no está disponible toda la información requerida por esta Sección.

(h) Cuando el Explotador consigue información adicional, incluyendo información del fabricante u otra institución concerniente a informes requeridos por esta Sección, debe remitirlo inmediatamente como un suplemento al primer informe y referenciar la fecha y lugar de envío del primer informe.

121.704 Informes de dificultades en servicio (estructurales)

(a) Todo Explotador deberá informar que cada vez que se produzca o se detecte una falla relacionada con:

(1) Corrosión, fisuras o delaminación que requieran el reemplazo de la parte afectada;

(2) Corrosión, fisuras o delaminación que requieran el retrabajo o el "blendout" porque la corrosión, fisuras o delaminación exceden el límite de daño permitido establecido por el fabricante;

(3) Fisuras, fracturas o delaminación en una estructura compuesta que el fabricante del equipo diseñó como estructura primaria o elemento estructural principal; o

(4) Reparaciones hechas de acuerdo con datos aprobados que no se encuentran en el manual de mantenimiento del fabricante.

(b) Además de los informes requeridos en el párrafo (a) de esta sección, todo explotador deberá informar cualquier otra falla o defecto que se produzca o se detecte en la estructura de un avión en cualquier momento si esa falla o defecto puso, o puede llegar a poner, en peligro la operación segura de un avión.

(c) Todo explotador deberá presentar los informes requeridos en esta sección, cubriendo cada uno un período de 24 horas que comience a las 09.00, hora local, de cada día y termine a las 09.00, hora local, del día siguiente, en un punto de recepción centralizado especificado por la Autoridad Aeronáutica. Cada informe de fallas ocurridas durante un período de 24 horas debe presentarse ante la Autoridad Aeronáutica dentro de las siguientes 96 horas. Sin embargo, un informe que debe presentarse un sábado o domingo puede presentarse el lunes siguiente y un informe que debe presentarse en un día feriado puede presentarse el siguiente día hábil. Todo explotador pondrá los datos comprendidos por el informe a disposición de la Autoridad Aeronáutica durante 30 días para que ésta los examine, en un formulario y de una forma aceptable para la Autoridad.

(d) El Explotador deberá presentar los informes requeridos en esta sección en un formulario o en otro formato aceptable para el Administrador. Los informes deben incluir la siguiente información:

(1) El Fabricante, el modelo, número de serie y matrícula del avión;

(2) La identificación del explotador;

(3) Fecha en la cual se descubrió la falla o defecto;

(4) Etapa de la operación terrestre en la cual se descubrió la falla o defecto;

(5) Nombre y condición de la parte y ubicación de la falla o defecto;

(6) Sistema del Conjunto de la Avión/Código de Componentes que se aplica;

(7) Ciclos totales, si corresponde, y tiempo total de la avión;

(8) Todo otro tipo de información necesaria para un análisis más completo de las causas de la falla o defecto, incluyendo la clasificación de la corrosión, si corresponde, o largo de la fisura y la información variable relacionada con la designación de tipo del componente mayor y el tiempo transcurrido desde la última recorrida general de mantenimiento, reparación o inspección; y

(9) Un único número de control para la falla en un formato aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

(e) Todo explotador que sea también titular de un Certificado Tipo (incluyendo un Certificado Tipo Suplementario), de una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP) o de una autorización de Orden Técnica Estándar (OTE), o que es licenciario de un titular de un Certificado Tipo no necesita informar la falla o defecto conforme a esta sección, si el titular del certificado informó la falla o defecto conforme a la sección 21.3 de la Parte 21 o a las normas sobre informes de accidentes establecidas por la J.I.A.A.C.

(f) Un Taller Aeronáutico de Reparaciones certificado puede presentar el informe requerido por esta sección cuando la tarea de preparación del informe fuera asignada al taller de reparación por el explotador. Sin embargo, el explotador sigue siendo el responsable primario que asegura que se cumpla con los requerimientos de esta sección.

(g) Ninguna persona puede retener un informe requerido por esta sección, aunque la información solicitada por esta sección no esté disponible.

(h) Cuando el explotador recibe información suplementaria para completar el informe requerido por esta sección, deberá presentar esta información como un suplemento del informe original lo más pronto posible y empleará el número de control único del informe original.

La presente sección entrará en vigencia a partir del 1° de julio de 2006.

121.705 Reportes resumidos de interrupción mecánica.

Cada Explotador debe enviar a la DNA, mensualmente un reporte resumido de los siguientes sucesos:

(a) Cada interrupción de un vuelo, cambio no programado de avión en ruta, o escala o desvío de ruta no programados, causados por dificultades mecánicas o mal funcionamiento conocidos o sospechados que no requieran ser informadas según la Sección 121.703 de esta Subparte.

(b) El número de motores removidos prematuramente por mal funcionamiento, falla o defecto, listados por marca y modelo y el tipo del avión en el cual estaban instalados.

(c) El número de puestas en bandera de hélices, en vuelo, ordenadas en una lista por modelo de hélice y motor y avión en los que estaban instaladas. No se necesita informar la puesta en bandera de hélices durante la instrucción, demostración o prueba en vuelo.

121.707 Reportes de reparaciones y alteraciones

(a) Cada Explotador deberá, inmediatamente después de finalizada, preparar un reporte de toda reparación mayor o alteración mayor en fuselaje, motor, hélice o sistemas de un avión operado por él.

(b) El Explotador deberá remitir una copia de cada reporte de reparación mayor y alteración mayor a la DNA, en un plazo no mayor de siete (7) días, y deberá conservar una copia de cada reporte disponible para su inspección por parte del inspector asignado a él por la DNA.

121.708 Reporte resumido de actividad mensual de flota

(a) Cada Explotador deberá enviar a la DNA un Reporte Resumido de Actividad Mensual de Flota.

(b) En dicho reporte se deberá indicar, para cada una de las flotas que se operen, en forma mensual, lo siguiente:

(1) Horas voladas.

(2) Cantidad de vuelos.

(3) Cantidad de demoras técnicas de tiempo mayor a quince (15) minutos, en base principal y escala.

(4) Relación porcentual de vuelos sin demoras técnicas Vs. vuelos totales.

(5) Promedio de horas de vuelo por día durante el mes, para cada avión que este opera

(c) El mencionado reporte se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar a la DNA antes de los quince días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del reporte.

121.708a Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento

(a) Cada Explotador deberá enviar a la DNA un Reporte Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento.

(b) En dicho reporte se deberá indicar, para cada avión de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

(1) Matrícula, marca y modelo.

(2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se estén realizando durante el mes (incluyendo toda instalación de motor y/o hélice efectuada durante este período), indicando en cada una:

(i) hs. T.G., Ciclos T.G., Tiempo calendario T.G.

(ii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento.

(iii) Horas/Ciclos para próxima inspección.

(iv) Horas/Ciclos desde la Última Inspección.

(v) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas y que se están cumpliendo.

(vi) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA: Si las D.A. no son cumplidas durante una inspección indicar: Fecha, hs./Ciclos T.G. del avión para el cumplimiento de la misma (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

(c) En dicho reporte se deberá indicar para cada motor de los aviones de cada flota del explotador en forma mensual, lo siguiente:

(1) Número de serie, marca y modelo.

(2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

(i) Horas T.G., Tiempo Calendario T.G.

(ii) Horas DURG., Tiempo Calendario DURG.

- (iii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento.
- (iv) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas y que se están cumpliendo.
- (v) Observaciones que se estime convenientes.

NOTA: Si las D.A. no son cumplidas durante una inspección indicar: Fecha, hs./Ciclos T.G. del/los motores afectados para el cumplimiento de la misma (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

(d) En dicho reporte se deberá indicar para cada hélice de los aviones de cada flota en forma mensual, lo siguiente:

- (1) Número de serie, marca y modelo.
- (2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:

- (i) Horas T.G., Tiempo Calendario T.G.
- (ii) Horas DURG., Tiempo Calendario DURG.
- (iii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento.
- (iv) Número de Parte y de Serie de las palas.

(v) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas y que se están cumpliendo.

(vi) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA: Si las D.A. no son cumplidas durante una inspección indicar: Fecha, hs. T.G. de la/las palas afectadas para el cumplimiento de la misma (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

121.709 Liberación de Aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo del avión

(a) Ningún Explotador puede operar un avión después de realizado un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en ese avión a menos que el Explotador, o la persona a quien él encargó la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, prepare o haga preparar:

(1) Una liberación de aeronavegabilidad; o

(2) Una anotación apropiada en el Registro Técnico de Vuelo del avión.

(b) La liberación de aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo requerido por el párrafo (a) de esta Sección debe:

(1) Ser preparada en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual del Explotador;

(2) Incluir una certificación que:

(i) El trabajo debidamente identificado, fue realizado en concordancia con los requerimientos del Manual del Explotador.

(ii) Todos los ítems que requerían ser inspeccionados, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado.

(iii) No existen condiciones conocidas que hagan al avión no aeronavegable, y

(iv) En lo que respecta al trabajo realizado, el avión, está en condiciones para una operación segura; y

(3) Ser firmada por una persona que posea una certificación adecuada según el RAAC Parte 65 y esté autorizada según el manual del Explotador.

(c) No obstante el párrafo (b) (3) de esta Sección, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones realizadas por un Taller Aeronáutico Extranjero de Reparaciones certificado según las disposiciones de la RAAC Parte 145, la Liberación de Aeronavegabilidad o anotación requerida por el párrafo (a) de esta Sección, puede ser firmada por una persona que cumpla con lo dispuesto por la Sección 145.75 de este Reglamento y sea autorizada por ese taller de reparación.

(d) Cuando es preparado un formulario de Liberación de Aeronavegabilidad, el Explotador debe entregar una copia al comandante piloto y debe conservar un registro de ello por lo menos durante 2 meses.

(e) En lugar de enunciar cada una de las condiciones de Certificación requeridas por el párrafo (b) de esta Sección, el Explotador puede declarar en su manual que la firma de una persona certificada y autorizada, constituye esa certificación.

121.711 Registros de comunicaciones. Operaciones internas e internacionales

(a) Cada Explotador que conduce operaciones internas o internacionales debe mantener un registro de las comunicaciones de radio en ruta, cursadas entre el Explotador y sus pilotos y conservar dichos registros por no menos de 30 días.

121.712 Registro de radiación.

(a) El Explotador de una aeronave que ha de volar habitualmente por encima de los 15.000 metros (49.000 pies) mantendrá registro mediante los cuales puedan determinarse las dosis totales de radiación cósmica recibidas por cada uno de los miembros de su tripulación durante un período de 12 meses consecutivos.

121.713 Conservación de contratos y sus enmiendas. Explotadores aéreos.

(a) Cada Explotador debe mantener en su Base Principal de operaciones y en cada Base de Escala involucrada una copia de cada contrato escrito por el cual presta o recibe servicios de terceros, mientras se encuentre vigente y por un período de al menos un año después de la fecha de expiración del contrato.

En el caso de contrato no escrito, debe mantener un memorando donde consten sus características y enmiendas por un período de al menos un año después de su expiración.

121.715 Registros de emergencias médicas en vuelo.

(a) Por un período de 24 meses, cada Explotador, debe conservar los registros de cada emergencia médica ocurrida durante el tiempo de vuelo, a consecuencia de la cual haya resultado necesaria la utilización del botiquín médico descrito en apéndice "A" de esta Parte; la desviación del vuelo; o se haya

producido la muerte de algún pasajero o tripulante. Estos registros deben incluir una descripción de cómo fue utilizado el botiquín médico, por quien y el resultado final de la emergencia médica.

(b) El Explotador debe remitir estos registros, a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas dentro de los 30 días de ocurrido el hecho.

121.717 Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo.

(a) Los Explotadores dispondrán en todo momento para comunicación inmediata a los centros coordinadores de búsqueda y salvamento, de listas que contengan información sobre el equipo de emergencia y supervivencia llevados a bordo por cualquiera de sus aviones que estén ejecutando un vuelo internacional bajo esta Parte. La información comprenderá según corresponda, el número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas, detalle sobre material médico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil de radio de emergencia.

121.719 Documentación requerida en base principal y escalas

(a) Los Explotadores mantendrán en su base principal y escalas la siguiente documentación actualizada:

(1) Base principal:

(i) Código Aeronáutico

(ii) RAAC

(iii) AIC (operativas)

(iv) MADHEL

(v) AIP

(vi) MOE

(vii) Especificaciones de Operación (original aprobadas)

(viii) Organigramas de la base con el nombre de quien ocupa cada cargo.

(ix) Manual de vuelo de cada tipo de aeronave.

(x) Manual de mercancías peligrosas (edición vigente).

(xi) Legajos del personal de tripulantes de vuelo, de cabina de pasajeros, despachantes y personal operativo, conteniendo:

(A) Datos personales completos.

(B) Copia de la licencia y habilitaciones.

(C) Registro de la experiencia de vuelo que permita determinar la habilidad de cada tripulante de vuelo para cumplir su función en la aeronave según las normas establecidas en estas regulaciones y las operaciones autorizadas.

(D) Tareas asignadas y la fecha a partir de la cual debe cumplirlas.

(E) Copia de la habilitación psicofisiológica que posee y fecha de vencimiento.

(F) Fecha y el resultado de cada una de las habilitaciones, inicial y periódica, test de competencia y calificaciones en ruta y aeropuertos requeridas por Subparte.

(G) Los tiempos mensuales de vuelo y de descanso detallados de manera tal que permitan controlar el cumplimiento de las exigencias impuestas por esta Subparte.

(H) Las calificaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica para desempeñarse como instructor de vuelo, de simulador y/o inspector reconocido.

(I) Toda acción referente a descalificación o suspensión de actividad por problemas médicos y/o profesionales.

(J) Registros de cada fase del entrenamiento inicial, periódico, transición y/o para ascenso requeridos por esta Subparte.

(2) Escalas:

(i) Manual de Funcionamiento de la Escala, en donde se detallarán las operaciones que se realizan en la misma y los responsables de cumplirlos. Además, deberá contener las funciones y responsabilidades del personal de la escala, incluidas las que se encuentran establecidas en el Código Aeronáutico y estas Regulaciones

(ii) Organigrama de la escala con los nombres de ocupan los cargos o desempeñan funciones.

(iii) MOE (la parte correspondiente a las operaciones que realiza la escala).

(iv) Especificaciones Operativas (Parte B y C) de los vuelos que recibe y despacha.

(v) Copia de los legajos actualizados y completos del personal afectado a la escala.

(vi) Manual de Mercancías Peligrosas (edición vigente).

APENDICE A -

EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS

1 Un equipo de primeros auxilios aprobado y un equipo de emergencia médico aprobado; deberán estar siempre listos y accesibles a la tripulación, estibados, asegurados, y a resguardo del polvo, la humedad y de temperaturas que puedan dañarlo.

Equipo de primeros auxilios

1. El número de equipos requeridos es el especificado en la tabla siguiente:

NUMERO DE ASIENTOS DE PASAJEROS	CANTIDAD DE EQUIPOS
De 0 a 50	1
De 51 a 150	2
De 151 a 250	3
Más de 250	4

2. Los equipos de primeros auxilios deben ser distribuidos a lo largo de todo el avión y ser de fácil acceso para los TCP.

3. Excepto lo previsto en párrafo (4) cada equipo de primeros auxilios aprobado debe contener los siguientes elementos y medicamentos apropiadamente mantenidos en las siguientes cantidades:

CONTENIDO	CANTIDAD
Manual de primeros auxilios	1
Código de señales visuales tierra aire	1
Bandas adhesivas de una pulgada	16
Hisopos antisépticos	20
Inhaladores de amoníaco	10
Compresas 4 pulgadas	8
Compresas triangulares 40 pulgadas	5
Férula para inmovilizar brazos, no inflable	1
Férula para inmovilizar piernas, no inflable	1
Rollo de vendas de 4 pulgadas	4
Cinta Adhesiva, rollo estándar de 1 pulgada	2
Tijera para cortar vendajes	1

4. Las férulas para inmovilizar brazos y piernas que no quepan dentro del botiquín pueden ser estibadas en un lugar accesible lo más cerca posible de un equipo.

Equipo de emergencia médico

1. Desde el 12 abril de 2004, un equipo de emergencia médico debe estar dotado al menos de los siguientes elementos apropiadamente mantenidos en las siguientes cantidades:

CONTENIDO	CANTIDAD
Tensiómetro	1
Estetoscopio	1
Tracto respiratorio orofaríngeo (3 tamaños): 1 pediátrico, 1 adulto pequeño, 1 adulto grande o equivalente 1	3
Dispositivo manual de resucitación autoinflable con 3 máscaras: una pediátrica, una para adulto (pequeña) y una para adulto (grande)	1
Máscaras de resucitación cardiopulmonar: una pediátrica, una para adulto (pequeña) y otra para adulto (grande)	3
Equipo de administración endovenoso y dos conectores	1

(c) La instrucción a los tripulantes en prácticas y en instrucción periódica requerida por esta Sección no es necesario que tenga el nivel de exigencia equivalente a la experiencia ni eficiencia del personal profesional en emergencias médicas.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE X - EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS E INSTRUCCION DE TRIPULACIONES

Sección
121.801 Aplicación
121.803 Equipamiento para emergencias sanitarias
121.805 Instrucción a los tripulantes sobre eventos médicos en vuelo.

121.801 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece el equipamiento médico necesario para atender emergencias sanitarias ocurridas durante la operación y los requerimientos de instrucción aplicables a todos los Explotadores que operan aviones trasladando pasajeros bajo esta Parte. Nada en esta Subparte tiene por objeto requerir a los Explotadores o a los agentes que proveen cuidados médicos de emergencia que establezcan un estándar para la prestación de cuidados médicos.

121.803 Equipamiento para emergencias sanitarias

(a) Ninguna persona puede operar un avión trasladando pasajeros bajo esta Parte a menos que esté provisto del equipamiento para emergencias sanitarias previsto en esta Sección.

(b) Cada ítem del equipamiento listado en esta Sección:

(1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con los períodos establecidos en las especificaciones de operación para asegurar su continuidad en servicio y disponibilidad para cumplir con sus propósitos de emergencia.

(2) Debe ser accesible a la tripulación, con resguardo de los pasajeros, del equipo ubicado en la cabina de pasajeros.

(3) Debe estar claramente identificado y señalado, debe tener la fecha de la última inspección, e indicados sus métodos de operación, y

(4) Cuando se transporta en un compartimiento o contenedor, cada compartimiento o contenedor debe poseer un listado de los elementos que contiene en un lugar visible.

(c) Para el tratamiento de heridas, intervenciones médicas o accidentes menores que puedan ocurrir durante el vuelo, cada avión debe tener el siguiente equipamiento que cumpla con las especificaciones, requerimientos y plazos enunciados en Apéndice A de esta Parte.

(1) Un equipo de primeros auxilios aprobado por el servicio médico de la empresa.

(2) Un avión que requiera un TCP, un equipo de emergencia médico de a bordo aprobado por el servicio médico de la empresa.

(3) Un avión de más de 3.400 Kg. de carga de pago, que requiera un TCP, un defibrilador externo automático aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente, de acuerdo con los plazos enunciados en Apéndice A de esta Parte.

121.805 Instrucción a los tripulantes sobre eventos médicos en vuelo.

(a) Cada programa de instrucción debe proveer instrucción indicada en esta Sección con respecto a cada tipo y modelo de avión, configuración, tripulantes requeridos y cada clase de operación, apropiada para cada tripulante del Explotador.

(b) La instrucción debe proveer lo siguiente:

(1) Instrucción de emergencias en eventos y procedimientos médicos, incluida la coordinación entre tripulantes.

(2) Instrucción para familiarizar a los tripulantes con el contenido del equipamiento para emergencias sanitarias.

(3) Instrucción sobre la ubicación, funcionamiento y operación del equipamiento para emergencias sanitarias.

(4) Para cada TCP:

(i) Instrucción que incluya prácticas en el uso del defibrilador externo automático.

(ii) Instrucción que incluya prácticas en resucitación cardiopulmonar.

(iii) Instrucción periódica que incluya prácticas en el uso apropiado del defibrilador externo automático y resucitación cardiopulmonar al menos una vez cada 24 meses.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE W - CALIFICACION DE TRIPULANTES: VUELOS INTERNACIONALES

Sección
121.721 Aplicación.
121.723 Calificación.

121.721 Aplicación

(a) Esta Subparte se aplica a pilotos de Explotadores que realizan operaciones regulares de transporte aéreo internacional.

121.723 Calificación.

(a) Ningún Explotador puede conducir operaciones regulares hacia aeropuertos fuera de la República Argentina, a menos que los pilotos integrantes de la tripulación designada para tales operaciones, conozcan las reglas de tránsito aéreo de los países a ser sobrevolados, país de destino y de alternativas. Además, tales pilotos deben ser capaces de conducir todas las comunicaciones con los servicios de tránsito aéreo extranjeros en idioma inglés.

Esponjas para alcohol	2
Cinta adhesiva. Rollo estándar de una pulgada	1
Tijera para cortar cinta adhesiva	1
Torniquetes	1
Solución salina 500 cc	1
Guantes impermeables	1
Agujas. Tamaños necesarios para administrar medicación requerida	6
Jeringas. Tamaños necesarios para administrar medicación requerida	4
Analgésicos no narcóticos, tabletas de 325 mg	4
Antihistamínicos 25 mg. Tabletas	4
Antihistamínicos inyectables 50 mg. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Atropina 0.5 mg, 5 cc. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Aspirinas. Tableta 325 mg	4
Dextrosa 50%. 50 cc inyectable. Ampolla de una dosis o equivalente	1
Epinefrina 1:1000, 1 cc inyectable. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Broncodilatador inhalante	1
Epinefrina 1 10:000, 2 cc inyectable. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Lidocaina 5 cc, 20 mg inyectable. Ampolla de una dosis	2
Nitroglicerina, tabletas 0,4 mg	10

Instrucciones básicas para el uso de las drogas.

2. Si todos los elementos listados no cupieran en un contenedor, podrá ser usado más de un contenedor.

Defibrilador externo automático.

1 Todos los aviones deberán comenzar a ser equipados en forma gradual, a partir del 01 de enero de 2006, con al menos un defibrilador externo automático. Deberá asignarse prioridad a los aviones que efectúan vuelos internacionales de larga distancia. Durante el primer año deberá equiparse el 50% de la flota, el segundo año el 80% de la flota y el tercer año el 100% de la flota.

APENDICE B

ESPECIFICACIONES DE REGISTRADOR DE VUELO DE AVIONES

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO POR MUESTREO (por seg.)	RESOLUCION DE LECTURA
Tiempo GMT o contador de cinta; Rango de muestreo: 0 a 4095 por cinta)	24 Hs.	± 0,125 % por hora	0,25 (1 c/4 seg.)	1 seg.
Velocidad del aire	50 KIAS hasta Vso y Vso hasta 1,2 Vd	± 5 %, ± 3 %	1	1 kt
Altitud	- 300 m (-1000 pies) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave	± 30 (± 100 pies) hasta ± 210m (± 700 pies) (ver tabla 1 OTE-C51a)	1	1,5m (5pies) hasta 10,5m (35 pies) (1)
Rumbo Magnético	360°	± 2°	1	0,5°
Aceleración Vertical	-3g hasta +6g	± 0,1 % del máximo rango excluyendo un error del ± 5 % de referencia		
Actitud de Cabeceo	± 75 %	± 2°	1	0,5°
Actitud de Roldo	± 180°	± 2°	1	0,5°
Llave del Transmisor de Radio	ON/OFF (discreto)		1	
Empuje/Potencia de cada motor	Todo el rango hacia adelante	± 2 %	1 (por cada motor)	0,2 % del Rango Total
Flap de Borde de Fuga o Posición del Control de Cockpit del Flap de Borde de Fuga	Todo el rango, o cada posición discreta	± 3°, o la del indicador del piloto	0,5	0,5 % del Rango Total
Posición del Control de Cockpit del Flap de Borde de Ataque	Todo el rango, o cada posición discreta	± 3°, o la del indicador del piloto	0,5	0,5 % del Rango Total
Posición del Reversor de Empuje	Retraído, en tránsito y desplegado (discreto)		1 (c/4 seg. para cada motor)	
Posición del Spoiler (selección de velocidad de frenado)	Rango Completo o cada posición discreta	± 2 %, a menos que en algún caso particular sea requerido una exactitud mayor	1	0,22 del Rango Total
Interruptor del Autopiloto	Discreto		1	
Pasaje del Radiofaro	Discreto		1	
Aceleración Longitudinal	± 1 g	± 1,5 % del Rango Máximo excluyendo errores del ± 0,5 % de referencia	4	0,01 g
Aceleración Lateral	± 1 g	± 1,5 % del Rango Máximo excluyendo un error del ± 5 % de referencia	4	0,01 g
Posición del Trim de Cabeceo	Rango Total	± 3%, a menos que en algún caso particular sea requerido una exactitud mayor	1	0,3 % del Rango Total
Altura (Radioaltímetro)	- 8 m (- 20 pies) hasta 750 m (2500 pies)	0,8 m (2 pies) o ± 3%, el que sea mayor debajo de los 150 m (500 pies) y ± 5 % sobre los 150 m	1	0,3 m (1 pie) + 5 % del Rango Total sobre los 150 m
Señal del piloto y/o posición de las superficies de Control Primario (Cabeceo, Roldo y Guiñada) (2)	Rango Total	± 2%, a menos que sea requerido un valor mayor	1	0,2 % del Rango Total
Aceleración Lateral	± 1 g	± 1,5 % del Rango Máximo incluyendo el error de referencia de ± 5 %	4	0,01 g
Desviación de la Senda de Planeo	± 400 µA	± 3 %	1	0,3 % del Rango Total
Desviación del Localizador	± 400 µA	± 3 %	1	0,3 % del Rango Total
Modo y Estado de Conexión del AFCS	Discreto		1	
Alarma Maestra	Discreto		1	
Posición del Switch de detección de Tren Principal Retraído	Discreto		1	
Angulo de Ataque (si es registrado directamente)	Como esté instalado	Como esté instalado	2	0,3 % del Rango Total
Temperatura del Aire Exterior o Temperatura Total del Aire	- 50°C hasta +90°C	± 2°C	0,5	0,3°C
Baja Presión para cada Sistema Hidráulico	Discreto		0,5	0,5 % del Rango Total

Si posee capacidad adicional de registro, es recomendado el registro de los siguientes parámetros.

Los parámetros están listados según un orden de significancia.

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO POR MUESTREO (por seg.)	RESOLUCION DE LECTURA
Velocidad respecto a la Tierra	Como esté instalado	La mayor exactitud del sistema instalado	1	0,2 %
Angulo de deriva	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	
Velocidad y Dirección del Viento	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	
Latitud y Longitud	Cuando sea obtenible como instalado	Como instalado	4	
Presión de Frenos/Posición del pedal de Freno	Como instalado	Como instalado	1	
Parámetros adicionales de motor:				
EPR	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
N1	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
N2	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
EGT	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
Posición del Acelerador	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
Flujo de Combustible	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	
TCAS:				
TA	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	1
RA	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	1
Nivel de Sensibilidad (como lo haya elegido la tripulación)	Como instalado	Como instalado	1 (por motor)	2
Sistema de Alarma de Proximidad a Tierra (GPWS)	Discreto		1	
Tren de Aterrizaje o posición del selector del Tren	Discreto		0,25 (1 c/4 seg.)	
Distancias dadas por los DME 1 y 2	0 - 200 nm	Como instalado	0,25	1 milla
Selector de Frecuencias de Navegación 1 y 2 (NAV 1 y 2)	Rango Total	Como instalado	0,25	

(1) Cuando se registra la velocidad de variación de altitud. La velocidad de variación de la altitud debe medirse con la resolución suficiente, y el muestreo debe hacerse de manera de permitir calcular la altitud con un margen de 1,5m (5 pies).

(2) Para aviones que demuestren capacidad de calcular (en todas las modalidades de operación y regímenes de vuelo), bien la señal dada al control, bien el movimiento del control (uno del otro), se aplica la "o". Para aviones con sistemas de control no mecánicos (fly-by-wire) se aplica la "y". En aviones con superficies de control divididas (split), es aceptable registrar una combinación de señales, en lugar de hacerlo con cada parte por separado.

(3) Esta columna es aplicable a aviones fabricados después del 11-10-91.

APENDICE C

RESERVADO

APENDICE D -

CRITERIOS PARA LA DEMOSTRACION DE LA EVACUACION DE EMERGENCIA DE ACUERDO CON 121.291

(a) Demostración de despegue abortado

(1) La demostración debe ser efectuada durante la oscuridad de la noche o bien a la luz del día simulando las condiciones de oscuridad de la noche. Si la demostración es conducida en lugar cerrado durante el día, deberá ser efectuada con las ventanillas cubiertas y las puertas cerradas para minimizar el efecto de la luz diurna. La iluminación del lugar a nivel del piso está permitida pero debe ser de débil intensidad, evitando que su resplandor penetre por las puertas o ventanillas de la aeronave.

(2) El avión deberá permanecer en la posición normal sobre tierra y con el tren de aterrizaje extendido.

(3) A menos que el avión esté equipado con tobogán de descenso sobre el ala, pueden utilizarse plataformas o rampas para descender desde el ala a tierra. Para proteger a los participantes pueden

utilizarse colchonetas o las balsas salvavidas colocadas invertidas sobre el suelo. Para que los participantes lleguen a tierra no podrá ser utilizado ningún elemento que no sea parte del equipo de evacuación de emergencia del avión.

(4) El sistema normal de alimentación eléctrica del avión debe ser desenergizado.

(5) Todo el equipo de emergencia involucrado para el tipo de operación previsto debe estar instalado de acuerdo con lo establecido en el MOE.

(6) Cada puerta interna o externa, salidas de emergencia y cortinas deben estar en posición tal que simulen un despegue normal.

(7) Deberá utilizar un número representativo de pasajeros en buen estado de salud. Por lo menos el 40% deberá ser femenino. Por lo menos el 35% de los pasajeros deben ser mayores de 50 años. Por lo menos el 15% de los pasajeros femeninos deben tener más de 50 años. Tres muñecos de tamaño natural no incluidos como parte del pasaje deben ser llevados por pasajeros simulando ser un niño de dos años de edad o menos. No deberán emplearse como pasajeros o tripulantes a personal de instrucción ni a quienes se encuentren afectados al mantenimiento y operación de la aeronave.

(8) Ningún pasajero puede ser asignado a un asiento determinada no ser que así lo requiera la Autoridad Aeronáutica. Excepto lo determinado en el inciso 12 de esta Sección ningún empleado del Explotador puede estar sentado próximo a una salida de emergencia.

(9) En la medida que se requiera, los cinturones de seguridad y los arneses de hombros deben estar colocados.

(10) Con el propósito de crear obstáculos menores, antes del comienzo de la demostración, aproximadamente la mitad de los elementos normalmente transportados en la cabina deben ser distribuidos en distintos lugares de los pasillos y en los caminos de acceso a las salidas de emergencia.

(11) Tanto la densidad de los asientos como su distribución deben ser representativos de la versión que utiliza el Explotador en su más alta capacidad.

(12) Cada tripulante debe estar habilitado como tal, ser miembro regular de las tripulaciones y ocupar el lugar que le corresponda para el despegue, permaneciendo en el mismo hasta recibir la señal que indica el comienzo de la demostración.

(13) Tanto la tripulación como los pasajeros deben desconocer cuales son las salidas de emergencia que estarán disponibles para la ejecución del ejercicio.

(14) El Explotador no debe hacer referencias a la demostración, describirla o llevarla a la práctica con los participantes, ni éstos haber participado en prácticas similares dentro de los 6 meses anteriores.

(15) Las instrucciones a los pasajeros previo al despegue de acuerdo con lo requerido en 121.571 deberán estar de acuerdo con los procedimientos que para ese caso determina el MOE. Los pasajeros deberán obedecer las instrucciones de los tripulantes, pero no podrán ser instruidos en los procedimientos a seguir durante la demostración de una manera determinada.

(16) Si son utilizados los elementos de seguridad de acuerdo con lo detallado en (a)(3) las ventanillas deben ser oscurecidas disponiendo los elementos de manera tal que no sean descubiertas las salidas de emergencia que serán utilizadas para el ejercicio.

(17) Para la demostración no debe utilizarse más del 50% de las salidas de emergencia que se encuentren en los costados del fuselaje de la aeronave y las mismas deben contar con todos los equipos de emergencia que corresponden para la evacuación. Las salidas no utilizadas para la demostración deben ser desactivadas e individualizadas externamente mediante cinta roja, luz roja u otro medio visible que sirva para indicar que está fuera de servicio. Las salidas de emergencia utilizadas deben ser representativas de todas las disponibles, y deberán ser seleccionadas por el Explotador sujeto a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica. Como mínimo se deberá utilizar una salida a nivel del piso.

(18) Excepto lo dispuesto en párrafo (a) (3) de este Apéndice, todos los evacuados, salvo aquellos que utilicen una salida que se encuentre sobre el ala deben dejar el avión utilizando los medios previstos para la evacuación.

(19) Los procedimientos aprobados por el Explotador y todos los equipos que se encuentren disponibles, incluyendo las cuerdas de deslizamiento, luces y megáfonos deben ser utilizados durante la demostración.

(20) El período de evacuación concluye cuando el último ocupante del avión se encuentra en tierra. Cuando los ocupantes utilicen las rampas o plataformas previstas según lo permitido en (a) (3), se considerará que los mismos se encuentran en tierra al haber alcanzado tales rampas o plataformas. El tiempo aceptable no deberá ser mayor al que demanda el descenso por el ala durante una situación real.

(b) Demostración de amaraje.

Se realizará con luz diurna y con todos los miembros de la tripulación requeridos para la demostración.

(1) Si el MOE requiere el concurso de pasajeros a los efectos de lanzamiento de balsas salvavidas, la cantidad necesaria de esas personas debe participar según lo determinado.

(2) En cada salida de emergencia y en las alas deben ser ubicadas plataformas cuyo piso se encuentre a una altura que simule el nivel que tendría el agua con relación al avión luego del amaraje.

(3) Después de haber recibido la señal de amaraje cada evacuado deberá colocarse el salvavidas de acuerdo con lo establecido en el MOE.

(4) Cada balsa deberá tener el equipo de emergencia que corresponde, debiendo ser lanzado e inflado de acuerdo con los procedimientos establecidos.

(5) Cada evacuado debe subir a la balsa salvavidas, y los tripulantes asignados a cada una de ellas deberán indicarles donde se encuentran los equipos de emergencia instruyéndolos además en su uso.

(6) En reemplazo del avión puede ser utilizada una mockup de la aeronave que simule además el compartimiento de pasajeros. En este caso la misma deberá:

(i) Ser de tamaño natural (Escala 1:1) que simule el avión utilizado por el Explotador y contenga un número suficiente de asientos para los evacuados. La operación de puertas y ventanas debe ser similar a la de la aeronave y además se deberá contar con suficiente cantidad de superficie alar del lado externo de las salidas de emergencia que se encuentran sobre las mismas.

(ii) Si se utiliza un elemento flotador como simulación del compartimiento de pasajeros debe ser representativo del tipo de aeronave utilizada y debe contener asientos para todos los evacuados. Las puertas y la operación de las puertas deben ser lo más parecido a las puertas de la aeronave y el elemento flotador debe estar equipado con el mismo equipo de supervivencia que está instalado en la aeronave.

APENDICE E

EXIGENCIAS PARA INSTRUCCION DE VUELO

Las maniobras y procedimientos requeridos en la Sección 121.424 de estas Regulaciones para instrucción inicial, de transición o de promoción para pilotos, están descritos en este apéndice y en el programa de instrucción para cortantes de viento a baja altitud aprobado para el titular del certificado. Tales maniobras y procedimientos, deben ser realizadas en simulador de vuelo específicamente aprobado para la ejecución de las mismas, excepto otras maniobras o procedimientos que pueden ser realizados en simulador de vuelo con o sin sistema de representación visual, en otros dispositivos de instrucción aprobados o en avión estático, de acuerdo a como está establecido en las tablas siguientes, para cada maniobra o procedimiento.

Una maniobra que puede ser realizada en simulador sin representación visual, también podrá ser realizada en un simulador con representación visual; cuando se autoriza la utilización de un dispositivo de instrucción, también podrá utilizarse simulador con o sin representación visual, y en alguna circunstancia un avión estático. Cuando el requerimiento está formulado para un dispositivo de instrucción o un avión estático, los símbolos están señalados en la columna correspondiente.

Los símbolos que se utilicen en el gráfico que detallan las maniobras y procedimientos tienen el siguiente significado:

P = Piloto al mando (PAM)

S = Segundo al mando (SAM)

B = PAM y SAM

F = Técnico mecánico a bordo

PJ = PAM en transición de JET a JET

PP = PAM en transición de Hélice a Hélice

SJ = SAM en transición de JET a JET

SP = SAM en transición de Hélice a Hélice

AT = Para todas las categorías de transición (PJ; PP; SJ; SP)

PS = SAM para promoción a PAM (mismo tipo de aeronave)

SF = Técnico mecánico de a bordo, promoción a SAM (mismo tipo de aeronave)

BU = Ambos SAM y F promoción (mismo tipo de aeronave).

APENDICE F

EXIGENCIAS PARA LA INSPECCION / CONTROL DE EFICIENCIA

Las maniobras y procedimientos requeridos en 121.441 control de idoneidad, son detallados en este Apéndice y deberán ser ejecutados en vuelo excepto lo indicado para determinadas maniobras y procedimientos que podrán ser realizadas en un simulador de vuelo con o sin sistema visual o dispositivo de instrucción, de acuerdo con lo indicado por un símbolo en la columna respectiva.

Cuando una maniobra o procedimiento está autorizado para ser ejecutado en un simulador de avión sin sistema visual, éste también podrá ser realizado en un simulador de avión con sistema visual, cuando sea autorizado para ser realizado en un dispositivo de instrucción, podrá ser cumplido en un simulador con o sin sistema visual.

A lo largo de las maniobras prescritas en este Apéndice, se deberá demostrar criterio y alto nivel de seguridad. Para la determinación de si dicho criterio ha sido aplicado, el inspector deberá considerar el cumplimiento de los procedimientos aprobados, las acciones tomadas y basadas en el análisis de situaciones para los cuales no hay procedimientos prescritos o prácticas recomendadas, las cualidades de prudencia manifestadas y la meticulosa selección de los cursos de acción adoptados.

Los procedimientos y maniobras detalladas en este Apéndice deberán ser ejecutados de una manera que demuestre satisfactoriamente conocimientos y habilidades con respecto a:

El avión, sus sistemas y componentes.

Adecuado control de la velocidad, configuración, dirección, altitud y actitud de correspondencia con los procedimientos y limitaciones contenidos en el Manual de Vuelo, MOE, listas de control y todo otro material relacionado y aprobado para ese tipo de aeronave.

Procedimientos ATC

Nota: A los propósitos de este Apéndice los siguientes símbolos significan:

P = Piloto al mando

B = Piloto al mando y segundo al mando o copiloto

* = Un símbolo y un asterisco (B*) indica que existe una condición particular para la maniobra o procedimiento indicado en la columna.

= Indica que la maniobra puede ser requerida en un avión, a discreción de la persona que conduce la inspección.

EXIGENCIAS PARA EL CONTROL DE IDONEIDAD DE LOS PILOTOS

MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES INSTRUMENTALES SIMULADAS	EN VUELO	SIMULADOR CON REPRES. VISUAL	SIMULADOR SIN REPRES. VISUAL	DISPOS. DE INSTRUCCIÓN	EXCEPCIONES 121.441 (d)
Las maniobras y procedimientos enunciados en este apéndice deben ser realizadas de tal modo que demuestren satisfactoriamente conocimientos y habilidad con respecto a:						
(1) El avión, sus sistemas y componentes.						
(2) Apropiado control de la velocidad, configuración, dirección, altitud de acuerdo con los procedimientos y limitaciones contenidas en el Manual de Vuelo del Avión, los manuales de operación aprobados, listas de control y otro material aprobado para ese tipo de avión; y.						
(3) Cumplimiento de procedimientos de aproximación, ATC y otros aplicables						
I. Pre-vuelo:						
(a) Conocimiento del equipamiento (oral o escrito) Esta comprobación debe cubrir los siguientes ítems:				B		
(1) Conocimientos prácticos sobre la aeronave, su planta de poder, sistemas, componentes, operación y factores de performance;						
(2) Procedimientos normales, anormales y de emergencia, limitaciones de operación y.....						
(3) Conocimientos del Manual de Vuelo del avión.....						
La persona que conduce el examen podrá disponer no realizar esta evaluación, si en los últimos seis meses, el piloto ha realizado, con resultado satisfactorio, un curso sobre dicho equipamiento en una escuela certificada.....						
(b) Inspección de pre-vuelo. El piloto debe:					B	B*
(1) Realizar una inspección visual del exterior e interior de la aeronave, localizando cada ítem y explicando brevemente el propósito de la inspección y;						
(2) Demostrar el uso de la lista de control previo al arranque, adecuado control de los sistemas, chequeos, procedimientos para puesta en marcha, control del equipamiento electrónico y de radio, y selección de apropiadas ayudas a la navegación y de radiocomunicaciones y frecuencias previas al vuelo.....						
Si un mecánico de vuelo es requerido para integrar una tripulación para un determinado tipo de avión, la inspección visual podrá ser omitida de acuerdo a 121.441(d)						

MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES INSTRUMENTALES SIMULADAS	EN VUELO	SIMULADOR CON REPRES. VISUAL	SIMULADOR SIN REPRES. VISUAL	DISPOS. DE INSTRUCCIÓN	EXCEPCIONES 121.441 (d)
(c) Rodaje: esta maniobra incluye los procedimientos del rodaje cumpliendo las instrucciones del control o la persona a cargo del examen.		B				
(d) Verificación del sistema motopropulsor. De acuerdo a lo previsto para ese tipo de avión.				B		
II. Despegue:						
(a) Normal. Un despegue normal, el cual para el propósito de esta maniobra, comienza cuando el avión esta alineado en la pista en uso.....		B*				
(b) Por instrumentos. Un despegue en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a ó antes de alcanzar una altitud de 100 pies sobre la elevación del aeropuerto.....	B		B*			
(c) Con viento cruzado. Un despegue con viento cruzado si es practicable, por las condiciones meteorológicas, aero-puerto y condiciones del tránsito.....		B*				
Los requerimientos (a) y (c) pueden ser combinados, y los requerimientos (a), (b), y (c) pueden ser combinados si (b) es realizado en vuelo.						
(d) Con falla de motor. Un despegue con falla simulada del motor más crítico.....			B			
(1) En un punto después de V1 y antes de V2, que a juicio de la persona a cargo del examen sea apropiado al tipo de avión y a las condiciones actuales;.....						
(2) En un punto tan próximo como sea posible después de V1, cuando V1 y V2 o V1 y Vr son idénticas; o.....						
(e) Abortado. Un despegue abortado puede ser realizado durante un despegue normal antes de alcanzar V1, de acuerdo con las características del avión, longitud y condición de pista, dirección y velocidad de viento, temperatura de los frenos y cualquier otro factor pertinente que pueda afectar adversamente la seguridad del avión.....				B*		B
III. Procedimientos de vuelo por instrumentos:						
(a) Área de partida y área de arribo. Durante cada una de estas maniobras el examinado debe:	B			B		B*
(1) Cumplir los permisos, reales o simuladas, de los controles de tránsito aéreo (incluidos los radiales asignados); y.....						
(2) Uso adecuado de las facilidades disponibles de navegación.....						
El área de arribo o de partida puede ser obviada bajo la parte 121.441 (d) pero no para ambas						
(b) Espera. Esta maniobra incluye entrada, permanencia y salida de circuitos de espera. Pueden ser realizados en combinación con ingresos o salidas de área.....	B			B		B

MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES INSTRUMENTALES SIMULADAS	EN VUELO	SIMULADOR CON REPRESENTACION VISUAL	SIMULADOR SIN REPRESENTACION VISUAL	DISPOS. DE INSTRUCCION	EXCEPCIONES 121.441 (d)
(c) Procedimientos ILS u otros procedimientos de aproximación. Deberá observarse lo siguiente:						
(1) Como mínimo una aproximación ILS normal.....	B		B			
(2) Como mínimo una aproximación ILS controlada en forma manual con una falla simulada de un motor. La falla simulada debe ocurrir antes de ingresar en el curso de aproximación final y debe continuar hasta el toque o la aproximación frustrada.....	B					
(3) Como mínimo un procedimiento de aproximación de no-precisión, que sea representativo de los procedimientos de aproximación de no-precisión que realiza el transportador.	B					
Cada aproximación por instrumentos debe ser realizada de acuerdo con los procedimientos y limitaciones aprobados para la facilidad de aproximación utilizada. La aproximación por instrumentos comienza cuando el avión esta sobre el fijo de aproximación inicial para el procedimiento que va ser usado (o cuando se encuentra en viraje para aproximación final en caso de aproximación radar) y finaliza cuando el avión toca la pista o cuando la transición a la configuración para aproximación frustrada es completada. Las condiciones instrumentales no es necesario simularlas por debajo de 100 pies de altura sobre la zona de toque.						
(d) Aproximación con circulación. Si el titular del certificado esta autorizado para circular con mínimos por debajo de 1000-3, como mínimo, una aproximación debe ser realizada bajo las siguientes condiciones.....			B*			B*
(1) La parte de la aproximación a los mínimos autorizados para aproximación con circulación, debe ser hecha en condiciones de vuelo por instrumentos simulados.....	B					
(2) La aproximación debe ser hecha hasta los mínimos autorizados para aproximación con circulación, seguida de un cambio de rumbo y las maniobras necesarias (por referencias visuales) para mantener la trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal en una pista que difiera por \pm 10 a 15 90° del curso de aproximación final.....						
(3) La aproximación debe ser realizada sin excesivas maniobras y sin exceder los límites normales de operación del avión. El ángulo de inclinación no debe exceder 30 grados.....						
Si las condiciones locales más allá del control del piloto prohíben la maniobra o impiden que sean realizadas como son requeridas estas pueden ser obviadas como está previsto en la Parte 121.441 (d) teniendo en cuenta, sin embargo, que esta maniobra no puede ser obviada bajo esta previsión en dos sucesivos chequeos. La aproximación con circulación visual no se requerirá a los copilotos si el manual del Explotador prohíbe que el copiloto la ejecute.						
(e) Aproximación frustrada.....						
(1) Cada piloto debe realizar como mínimo una aproximación frustrada desde una aproximación ILS.....						B*
(2) Cada piloto al mando debe realizar como mínimo una aproximación frustrada adicional.....						P*
Un procedimiento completo, aprobado de aproximación frustrada, debe ser cumplido por lo menos una vez. A criterio de la persona que conduzca el examen una falla de motor simulada puede ser requerida durante cualquiera de las aproximaciones frustradas. Por lo menos una aproximación frustrada debe ser realizada en vuelo.						
IV -Maniobras en vuelo						
(a) Virajes escarpados. Por lo menos un viraje escarpado en cada dirección debe ser realizado. Cada viraje escarpado debe involucrar una inclinación de 25° con un cambio de rumbo de por lo menos 180° y no mayor de 360°.....					P	P
(b) Aproximación a la pérdida. Para el propósito de esta maniobra la aproximación requerida a la pérdida es alcanzada cuando hay una vibración perceptible u otra respuesta a la entrada inicial a la pérdida. Excepto por lo previsto más debajo deben efectuarse por lo menos tres aproximaciones a la pérdida como sigue:					B	B*
(1) Una debe ser realizada en configuración de despegue (excepto cuando el avión usa solamente configuración de despegue de cero flap).						
(2) Una en configuración de avión limpio.						
(3) Una en configuración de aterrizaje.						
A discreción de la persona conduciendo el examen, una aproximación a la pérdida debe ser realizada, en una de las configuraciones detalladas, en viraje con inclinación de entre 15 y 30 grados. Dos de las tres aproximaciones requeridas pueden ser realizadas con alas niveladas.						
Si el titular del certificado esta autorizado a despachar o liberar el vuelo con el sistema de alarma de pérdida, fuera de servicio, el mismo no será utilizado durante esta maniobra.						
(c) Características especiales de vuelo. Recobrada desde características especiales de vuelo que sean peculiares para el tipo de avión.....						B
(d) Fallas de motor. Además de los requerimientos específicos de maniobras con fallas simuladas de motor, la persona a cargo del examen puede requerir una falla simulada de motor en cualquier momento durante el examen.....						B
V. Aterrizaje y aproximaciones al aterrizaje:						
No obstante las autorizaciones para combinar y obviar maniobras y por el uso de simulador, como mínimos dos aterrizajes (uno de ellos completo, con parada total), deben ser realizados por todo piloto al mando y por los copilotos en el examen correspondiente a la instrucción inicial. Aterrizajes y aproximaciones al aterrizaje, deben incluir lo siguiente, aunque algunos de ellos pueden ser combinados entre si:						
(a) Aterrizaje normal.....					B	
(b) Aterrizaje en secuencia con una aproximación ILS.....					B*	

MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS	REQUERIDO		PERMITIDO			
	CONDICIONES INSTRUMENTALES SIMULADAS	EN VUELO	SIMULADOR CON REPRES. VISUAL	SIMULADOR SIN REPRES. VISUAL	DISPOS. DE INSTRUCCIÓN	EXCEPCIONES 121.441 (d)
(c) Aterrizaje con viento cruzado, si es posible bajo las condiciones meteorológicas existentes, condiciones de aeropuerto y tráfico.		B*				
(d) Aterrizaje con una falla simulada de motor como sigue: (1) En el caso de aviones con tres motores, maniobras para el aterrizaje con un procedimiento de aproximación aprobado con la pérdida de dos motores (central y uno exterior) ; (2) En el caso de otros aeroplanos multimotor, maniobras para aterrizar con fallas simuladas del 50% de la planta de poder disponible, con la pérdida simulada de potencia en un lado del avión..... No obstante lo requerido en (d) (1) y (d) (2) de este párrafo, cuando se trate de un examen de idoneidad para un tripulante que no se desempeñe como piloto al mando, la pérdida simulada de potencia puede ser solamente en el más crítico de los motores. Sin embargo, si el piloto satisface los requerimientos del subpárrafo (d) (1) o (2) de este párrafo en un simulador visual, el también debe maniobrar en vuelo para el aterrizaje con la falla simulada del motor más crítico.			B*			
(e) Excepto en lo previsto en el párrafo (f) de esta sección, si un titular de un certificado está autorizado para circular con mínimos debajo de mínimos 1000-3, un aterrizaje bajo condiciones simuladas de circulación visual. Sin embargo, cuando se realizan en un avión, si las circunstancias están fuera del control del piloto impiden el aterrizaje la persona que conduce el examen puede aceptar una aproximación hasta el punto donde a su juicio un aterrizaje completo podría ser realizado.....			B*			
(f) Un procedimiento de escape, incluyendo un procedimiento de aproximación frustrada, iniciado aproximadamente 50 pies sobre la pista y sobre el umbral. Esta maniobra puede ser combinada con aproximación por instrumentos, circulación o procedimiento de aproximación frustrada pero las condiciones por instrumentos no deben ser simuladas por debajo de 100 pies.....			B			
VI. Procedimientos normales y anormales: Cada examinado debe demostrar la utilización correcta de los diversos sistemas y dispositivos listados abajo que la persona a cargo considere que es necesario para determinar que el examinado posee el conocimiento práctico para el uso de los sistemas y dispositivos apropiados al tipo de avión:						
(a) Sistemas antibloqueo y deshielo.....				B		
(b) Sistemas de piloto automático.....				B		
(c) Sistema de aproximación automático.....				B		
(d) Dispositivo de alarma de pérdida, dispositivo para evitar la pérdida y dispositivos para incrementar la estabilidad.....				B		
(e) Dispositivo de radar aéreo.....				B		
(f) Cualquier otro sistema, dispositivo o ayudas disponibles.....				B		
(g) Fallas y mal funcionamiento en los sistemas hidráulicos y eléctricos.....					B	
(h) Fallas o mal funcionamiento del sistema del tren de aterrizaje y flap.....					B	
(i) Fallas en el equipamiento de navegación o comunicaciones.....				B		
VII. Procedimientos de Emergencia: Cada examinado debe demostrar el conocimiento adecuado de los procedimientos de emergencia listados abajo, como la persona a cargo considere necesario para comprobar el adecuado conocimiento, y habilidad para cumplir el procedimiento por parte del examinado:						
(a) Fuego en vuelo.....				B		
(b) Control de humo.....				B		
(c) Rápida Descompresión.....				B		
(d) Descenso de emergencia.....				B		
(e) Cualquier otro procedimiento de emergencia listada en Manual de Vuelo del Avión aprobado.....				B		

APENDICE G

RADAR DOPPLER Y SISTEMA DE NAVEGACION INERCIAL (INS): REQUERIMIENTO PARA EVALUACION: EQUIPO E INSTALACION DEL EQUIPO: PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO; PRECISION Y CONFIABILIDAD DEL EQUIPO: PROGRAMA DE EVALUACION

1. Autoridad de Aplicación

(a) Un solicitante de autorización para usar un Radar Doppler o un Sistema de Navegación Inercial debe enviar una solicitud para la evaluación del sistema a la DNA, 30 días antes del comienzo de los vuelos de evaluación.

(b) La solicitud debe contener:

(1) Un resumen de la experiencia con dichos sistemas, demostrando la precisión y la confiabilidad del sistema que se propone usar.

(2) Una currícula del programa de entrenamiento para la aprobación inicial bajo la Sección 121.405.

(3) Un programa de mantenimiento para cumplir con la Subparte L de esta Parte.

(4) Una descripción de la instalación del equipamiento.

(5) Las revisiones propuestas a los lineamientos del Manual del Operador, considerando todos los procedimientos normales y de emergencia relativos al uso de sistema que se propone usar, incluyendo un método detallado para continuar con la función de navegación con fallas parciales o completa del equipo, y métodos para determinar la mayor exactitud del sistema cuando exista una gran divergencia inusual entre los sistemas. Para el propósito de este Apéndice, una gran divergencia es una divergencia que resulta en un acople que cae más allá de los márgenes de tolerancia.

(6) Cualquier revisión propuesta a la Lista de Equipamiento Mínima (MEL) con la correspondiente justificación.

(7) Una lista de operaciones a ser realizadas usando el sistema conteniendo un análisis de cada uno con respecto a longitud, confiabilidad del compás magnético, disponibilidad de ayudas en ruta, e instalaciones adecuadas de radio para puntos de entrada, puntos de salida y terminales para el soporte de este sistema. Para el propósito de este Apéndice un punto de entrada, y un punto de salida es un punto específico navegacional donde el uso de la navegación de largo rango comienza o termina.

1. Equipo instalación del equipo - Sistema de Navegación Inercial (INS) o Sistema de Radar Doppler.

(a) Los sistemas de Navegación Inercial y Radar Doppler deben ser instalados de acuerdo a los requerimientos de aeronavegabilidad aplicables.

(b) La distribución en la cabina de mando debe ser

(c) visible y lo deben poder usar cualquiera de los pilotos ubicados en sus respectivas estaciones de trabajo.

(d) El equipo debe proveer señales de salida en forma visual, mecánica o eléctrica que indiquen que los datos no son válidos cuando ocurre una probable falla o mal funcionamiento dentro del sistema.

(e) Una probable falla o mal funcionamiento del sistema no debe resultar en una disminución de la capacidad de navegación requerida por la aeronave.

(f) Las funciones de computación de alineamiento, actualización, y navegación del sistema no deben ser invalidadas por interrupciones y transitorios en la potencia normal de la aeronave.

(g) El sistema no debe ser fuente que cause una objetable interferencia de radiofrecuencias y no debe ser adversamente afectado por interferencias de radiofrecuencias de otro sistema de la aeronave.

(h) El Manual de Vuelo aprobado por la Autoridad Aeronáutica o los Suplementos del mismo, deben incluir el material pertinente que sea requerido para definir los procedimientos de operación normal y de emergencia y las limitaciones de operación aplicables asociadas con la performance del INS, y el Sistema de Radar Doppler (tal como la latitud máxima a la cual se provee capacidad de alineación terrestre o las desviaciones entre sistemas).

2. Equipo e instalación del equipo - Sistema de Navegación Inercial (INS).

(a) Si un solicitante elige el uso de un Sistema de Navegación Inercial, éste debe ser al menos un sistema dual (incluyendo computadoras de navegación y unidades de referencia). Al menos dos sistemas deben estar operativos en el descolaje. El sistema dual puede consistir de ya sea dos unidades INS o una unidad INS y una unidad de Radar Doppler.

(b) Cada Sistema de Navegación Inercial debe incorporar lo siguiente:

(1) Una capacidad válida de alineamiento terrestre para todas las latitudes apropiadas para el uso previsto de la instalación.

(2) Un indicador visual del estado de alineamiento o una luz de "listo para navegar" indicando la alineación completa a la tripulación de vuelo.

(3) La posición actual del avión en las coordenadas adecuadas.

(4) Información relativa a los destinos o a las posiciones del punto de recorrido (waypoint):

(i) La información necesaria para obtener y mantener un acople deseado y para determinar la desviación del acople deseado.

(ii) La información necesaria para determinar tiempo y distancia para ir al próximo punto de recorrido o destino.

(c) Para las instalaciones del Sistema de Navegación Inercial que no tengan memoria u otros medios de alineamiento en vuelo, deben estar provistas de una fuente de potencia eléctrica separada (independiente del sistema principal de propulsión) tal que ésta pueda suministrar, por al menos 5 minutos, suficiente potencia (como fue determinado por análisis o por demostración en el avión) para mantener el INS en una condición tal que su capacidad total sea guardada hasta la reactivación de la fuente eléctrica normal.

(d) El equipamiento debe proveer una señal de salida visual, mecánica o eléctrica como sea requerida para permitir a la tripulación de vuelo detectar probables fallas o malfunciones en el sistema.

3. Equipo e instalación del equipo - Sistema de Radar Doppler (SRD).

(a) Si un solicitante elige usar un Sistema de Radar Doppler, éste debe ser al menos un sistema dual (incluyendo antenas duales o una antena combinada diseñada para la operación múltiple) excepto que:

(1) Puede usarse un transmisor operativo simple con capacidad de operación "stand by" en lugar de dos transmisores operativos.

(2) Una fuente de información de rumbo único puede ser utilizada para todas las instalaciones, previendo que sea instalado un sistema de compás comparador y procedimientos operacionales de interrogación para frecuentes revisiones cruzadas de todas las indicaciones de compás por los miembros de la tripulación.

El sistema dual puede consistir en ya sea dos unidades de Sistema de Radar Doppler o una unidad de Sistema de Radar Doppler y una unidad Sistema de Navegación Inercial.

(b) Al menos dos sistemas deben estar operativos durante el despegue.

(c) Como lo determine la Autoridad Aeronáutica y como se especifique en las Especificaciones de Operación del poseedor del Certificado, otros sistemas de ayuda a la navegación pueden ser requeridos para actualizar los datos del Sistema de Radar Doppler para una operación particular. Estos pueden incluir, Loran, Consol, DME, VOR, ADF, radares basados en tierra y radar meteorológico de vuelo. Cuando estas ayudas sean requeridas, la cabina de mando debe contener las instalaciones de manera tal que todos los controles sean accesibles para cada piloto sentado en su estación de trabajo.

4. Programa de entrenamiento. El programa de entrenamiento inicial para los sistemas de Radar Doppler y el de Navegación Inercial debe incluir lo siguiente:

(a) Deberes y responsabilidades de la tripulación de vuelo, despachantes y personal de mantenimiento.

(b) Para pilotos la instrucción en la siguiente:

(1) Teoría y procedimientos, limitaciones, detección de mal funcionamiento, pruebas pre-vuelo y en vuelo, y métodos de chequeo cruzado.

(2) La utilización de computadoras, una explicación de todos los sistemas, limitaciones del compás a latitudes elevadas, una revisión de la navegación, planeamiento de vuelo y meteorología aplicable.

(3) Los métodos para actualización por medios fijos de precisión.

(4) Representación gráfica de señales reales.

(c) Procedimientos anormales y de emergencia.

5. Exactitud y confiabilidad del equipo.

(a) Cada Sistema de Navegación Inercial debe cumplir los siguientes requerimientos según sea adecuado:

(1) Para vuelos de menos de 10 horas de duración, se permite un error circular no mayor de 3.600 m (2 millas) por hora sobre el 95% de vuelos completados por el sistema.

(2) Para vuelos de más de 10 horas, se permite una tolerancia de + 36.000 m (20 millas) a través de la ruta y de + 45.000 m (+ 25 millas) a lo largo de la ruta sobre el 95% de los vuelos completados por sistema.

(b) La información de la brújula al Radar Doppler debe ser mantenida con una precisión de +1° y la desviación total del sistema no debe exceder los 2°. Cuando se utilizan técnicas de "free gyro", deberán ser utilizados procedimientos para asegurar que se obtiene un nivel equivalente de precisión y de la desviación total del sistema.

(c) Cada Sistema de Radar Doppler debe satisfacer los requisitos de exactitud de 36.000 m (+ 20 millas) a través de la ruta y + 45.000 m (25 millas) a lo largo de la ruta para el 95% de los vuelos completados por sistema.

Se permite la actualización.

Un sistema que no cumple los requerimientos dados por esta Sección será considerado un sistema fallado.

6. Programa de Evaluación

(a) Una aprobación para la evaluación debe ser requerida como parte de la solicitud para una aprobación operacional de un Radar Doppler o Sistema de Navegación Inercial.

(b) El solicitante debe prever suficientes vuelos que demuestren a la Autoridad Aeronáutica la habilidad del solicitante para utilizar cabina de navegación en su operación.

(c) La Autoridad Aeronáutica basa su evaluación en lo siguiente:

(1) Adecuación de los procedimientos operacionales.

(2) Confiabilidad y seguridad operacional del equipo y las posibilidades del sistema en vista de las operaciones propuestas.

(3) Capacidad de las ayudas basadas en tierra de terminales, punto de entrada, punto de salida, en área y en ruta, si éstas son requeridas, para la ayuda del sistema auto contenido.

(4) Aceptabilidad de la carga de trabajo de la cabina.

(5) Adecuadas calificaciones de la tripulación de vuelo.

(6) Adecuado entrenamiento de mantenimiento y de obtención de partes de repuesto.

Luego de completar satisfactoriamente las demostraciones de evaluación, la aprobación de la Autoridad Aeronáutica es indicada por la emisión de una enmienda a las Especificaciones de Operación y a los procedimientos en ruta de vuelo definiendo la nueva operación. La aprobación está limitada a aquellas operaciones para las cuales han sido demostradas satisfactoriamente la adecuación del equipamiento y las posibilidades de la cabina de navegación.

APENDICE H

SIMULACION AVANZADA

El presente apéndice brinda pautas y el medio para lograr la instrucción de la tripulación en simuladores avanzados de aviones. El apéndice describe los requerimientos del simulador y del sistema visual que se deben cumplir para lograr la aprobación de ciertos tipos de instrucción en el simulador. Los requerimientos del presente apéndice se agregan a los requerimientos para la aprobación del simulador de la Sección

121.407. Cada simulador que se utilice de conformidad con este apéndice debe estar aprobado como simulador nivel B, C o D, según corresponda.

Para obtener la aprobación del simulador para un nivel específico por parte de la Autoridad Aeronáutica, se debe demostrar lo siguiente:

1. Prueba documentada de que se cumple con los requerimientos del simulador, del sistema visual y de entrenamiento adicional, correspondientes al presente apéndice para el nivel para el que se solicita la aprobación.

2. Evaluación del simulador para asegurarse de que su performance en tierra, en vuelo y durante el aterrizaje coincida con el tipo de avión simulado.

3. Evaluación de los requerimientos del simulador y del sistema visual correspondientes para el nivel para el que se solicita la aprobación.

CAMBIOS EN LA PROGRAMACION DEL SIMULADOR

Cuando existe una necesidad de flexibilidad para realizar cambios en el programa del software, se necesita un estricto escrutinio de dichos cambios para asegurar que el simulador conserve la capacidad de reproducir las características del avión en tierra y en vuelo. Por lo tanto, se debe seguir el procedimiento que se describe a continuación para permitir los cambios sin que se vea afectada la aprobación de un simulador considerado en este apéndice:

1. Veintiún días calendario antes de realizar cambios en el programa del software que podrían tener algún efecto sobre la dinámica de vuelo o terrestre de un simulador contemplado en el apéndice H se debe proporcionar, por escrito, a la oficina de la Autoridad Aeronáutica responsable de evaluar periódicamente el simulador, una lista completa de los cambios planeados, como por ejemplo la dinámica relacionada con los sistemas visuales y de movimiento.

2. Si la Autoridad Aeronáutica no objeta el cambio planeado dentro de los 21 días calendario, el explotador puede llevarlo a cabo.

3. Los cambios que podrían afectar la guía de ensayo aprobada del simulador nivel B deben ser probados por el Explotador en el simulador para determinar el efecto del cambio previo a ser enviado a la Autoridad Aeronáutica.

4. Los cambios de software realmente instalados deben ser resumidos y presentados a la Autoridad Aeronáutica. Cuando el ensayo del Explotador muestra una diferencia en la performance del simulador debido a un cambio, también se deberá proporcionar una copia enmendada de la página de la guía de ensayo en la que se incluyen los resultados del ensayo del nuevo simulador a fin de actualizar la copia de la guía de ensayo para la Autoridad Aeronáutica.

5. La Autoridad Aeronáutica puede examinar la información de apoyo o controlar al simulador en vuelo, o ambas cosas, para asegurarse de que la calidad aerodinámica del simulador no haya disminuido por algún cambio en la programación del software.

6. Todas las solicitudes de cambio son evaluadas según los mismos criterios utilizados en la aprobación inicial del simulador para nivel B, C o D.

LISTA DE EQUIPAMIENTO MINIMO (MEL) DEL SIMULADOR

Debido a las tolerancias estrictas y otros requerimientos de aprobación de los simuladores contemplados en el apéndice H, el simulador puede brindar entrenamiento real con ciertos ítems no esenciales inoperativos. Por lo tanto, un Explotador puede operar su simulador conforme a una MEL que ha sido aprobada por la Autoridad Aeronáutica para dicho simulador. La MEL incluye componentes del simulador e indica el tipo de entrenamiento o examen que se autoriza si el componente se torna inoperativo. A tal fin, el componente se ubica en una de las siguientes categorías junto con cualquier observación aplicable al uso del componente en el programa de entrenamiento:

1. Ninguna instrucción o examen;

2. instrucción en maniobras específicas;

3. habilitación y examen;

4. instrucción en Vuelo Orientado a la Línea (LOFT).

PROGRAMA DE INSTRUCCION EN SIMULACION AVANZADA

Para que un Explotador pueda realizar un entrenamiento en nivel C o D según el presente apéndice, los controles y la instrucción en simulador requeridos deben llevarse a cabo de conformidad con un programa de entrenamiento en simulación avanzada que el Autoridad Aeronáutica haya aprobado para el Explotador. Dicho programa también debe garantizar que todos los instructores e inspectores que participan en los controles y entrenamiento de este apéndice estén altamente calificados para brindar la instrucción requerida por el programa de instrucción. El programa de instrucción en simulación avanzada debe incluir lo siguiente:

1. Los programas de instrucción en simulador iniciales, de transición, de actualización y periódicos del Explotador y sus procedimientos para restablecer la experiencia reciente en el simulador.

2. El modo en que el programa de instrucción integra simuladores nivel B, C y D con otros simuladores y dispositivos de entrenamiento a fin de aprovechar al máximo todas las funciones de habilitación, control y entrenamiento.

3. Documentación que demuestre que cada instructor e inspector se ha desempeñado al menos durante un año en ese puesto en un programa aprobado del titular de certificado o al menos durante un año como piloto al mando o segundo al mando en un avión del grupo en el cual dicho piloto instruye o controla.

4. Procedimiento para garantizar que cada instructor e inspector participe en forma activa en un programa de vuelo aprobado de una aerolínea regular como tripulante de vuelo o en un programa de observación de la aerolínea aprobado en el mismo tipo de avión que dicha persona controla o sobre el cual brinda instrucción.

5. Procedimiento para garantizar que cada instructor e inspector reciba como mínimo 4 horas de entrenamiento por año hasta familiarizarse con el programa de instrucción en simulación avanzada del Explotador (o con los cambios que se realicen) y para subrayar sus respectivos roles en el programa. La instrucción para inspectores e instructores del simulador debe incluir políticas de entrenamiento y procedimientos, técnicas y métodos de instrucción, operación de controles del simulador (inclusive paneles ambientales y de fallas), limitaciones del simulador y equipamiento mínimo requerido para cada curso de capacitación.

6. Un programa especial de Instrucción en Vuelo Orientado a la Línea (LOFT) que facilite la transición entre el simulador y el vuelo de línea. El programa LOFT consta de al menos un curso de capacitación de

4 horas para cada tripulante. También incluye por lo menos dos segmentos de vuelo representativos de la ruta del Explotador. Uno de los segmentos de vuelo contiene los procedimientos de operación estrictamente normales desde el push back en un aeropuerto hasta la llegada a otro. Otro segmento de vuelo incluye entrenamiento en operaciones de vuelo apropiadas, anormales y de emergencia.

NIVEL B

Instrucción y Exámenes Permitidos

3. Experiencia reciente (§ 121.439).

4. Despegues y aterrizajes nocturnos (Parte 121, apéndice E).

5. Aterrizajes en un examen de idoneidad sin los requerimientos para el aterrizaje de la aerolínea (§ 121.441).

Requerimientos para el Simulador

1. Programación aerodinámica que incluya:

a. Efecto suelo, como por ejemplo roundout, fiare y toma de contacto del avión con la pista. Requiere información sobre sustentación, resistencia y momento de cabeceo por efecto suelo.

b. Reacción con el suelo: reacción del avión al entrar en contacto con la pista durante el aterrizaje, incluyendo comprensión de los amortiguadores, fricción de los neumáticos y fuerzas laterales.

c. Características del manejo en el suelo: operación del sistema de guiado en tierra, incluyendo viento cruzado, frenado, inversión de empuje, desaceleración y radio de giro.

2. Mínimo de sistemas de libertad de movimiento de 3 ejes.

3. Guía para el ensayo de maniobras de aterrizaje nivel B para verificar la información del simulador con respecto a la información del ensayo de vuelo del avión real y proporcionar ensayos de performance para la aprobación inicial nivel B.

4. Grabadores de canal múltiple capaces de registrar ensayos de performance nivel B.

Requerimientos del sistema visual

1. Compatibilidad del sistema visual con el programa aerodinámico.

2. El tiempo de respuesta del sistema visual desde la entrada del control del piloto hasta la salida del sistema visual no deben superar los 300 milisegundos más que el movimiento del avión en respuesta a una maniobra. El tiempo de respuesta del sistema visual es definido como el tiempo transcurrido entre un movimiento abrupto de los controles y la primera modificación visible de la imagen a consecuencia de ese movimiento.

3. Un medio para registrar el tiempo de respuesta visual para compararlo con los datos del avión.

4. Señales visuales para evaluar la velocidad de descenso y la percepción en profundidad durante los aterrizajes.

5. Escena visual para instrumentar una correlación para evitar retrasos que se puedan percibir.

NIVEL C

Instrucción y exámenes permitidos

1. Para todos los pilotos, instrucción de transición en aviones del mismo grupo; para el piloto al mando, el examen de habilitación requerido por la Sección 61.153(g) de estas Regulaciones.

2. Actualización de la instrucción para llegar a piloto al mando y examen de habilitación cuando el piloto:

a. Está habilitado como copiloto para el avión al que va a ser promovido.

b. Tiene por lo menos 500 horas reales de vuelo como copiloto en un avión del mismo grupo y

c. Actualmente se desempeña como copiloto en un avión del mismo grupo.

3. Entrenamiento inicial de piloto al mando y examen de habilitación cuando el piloto:

a. Se ha desempeñado como copiloto en un avión del mismo grupo;

b. Tiene como mínimo 2.500 horas de vuelo como copiloto en un avión del mismo grupo y

c. Se ha desempeñado como copiloto por lo menos en dos aviones del mismo grupo.

4. Para todos los aspirantes a copilotos que cumplan con los requerimientos de experiencia aeronáutica de la Sección 61.159 del presente capítulo, el control y la instrucción inicial y actualizada, requeridos por esta Parte, y los requerimientos de control de certificación de la Sección 61.153 de estas Regulaciones.

Requerimientos para el simulador

1. Dinámica de viento cruzado y cortante de viento tridimensional característicos basada en datos relativos al avión.

2. Fuerzas de frenado y de control direccional característicos por lo menos para las siguientes condiciones de pista basadas en datos relativos al avión:

a. Seca;

b. Húmeda;

c. Cubierta de hielo;

d. Parches de humedad;

e. Parches de hielo;

f. Húmeda sobre residuos de caucho de la zona de toma de contacto.

3. Dinámica de la falla de frenos y neumáticos (inclusive antiskid) característicos y disminución de la eficacia de los frenos debido a altas temperaturas de frenado basada en datos relativos al avión.

4. Sistema de movimiento que proporcione señales de movimiento iguales o superiores a las brindadas por un sistema de libertad de movimiento de seis ejes.

5. Sistemas de navegación principal operativos, incluyendo sistemas de vuelo electrónico por instrumentos, INS y OMEGA, si corresponde.

6. Medios para probar en forma rápida y efectiva la programación y el hardware del simulador.

7. Capacidad informática expandida del simulador, precisión, resolución y respuesta dinámica para cumplir con las exigencias del nivel C. En los programas aerodinámicos críticos se requiere una resolución equivalente a la de una computadora con una longitud de palabra de por lo menos 32 bits.

8. Actualización permanente oportuna del hardware y de la programación posterior a la modificación del avión.

9. Sonido de precipitación y ruidos significativos de aviones que puede percibir el piloto durante operaciones normales y el ruido de un choque cuando se aterriza el simulador excediendo las limitaciones del tren de aterrizaje.

10. La dinámica de la sensibilidad del control de la aeronave debe reproducir al avión simulado, lo cual se debe determinar comparando un registro de la dinámica de la sensibilidad del control del simulador con mediciones en la configuración del despegue, crucero y aterrizaje.

11. Las respuestas relativas del sistema de movimiento, del sistema visual y de los instrumentos de la cabina de mando deben estar bien acoplados para brindar señales sensoriales integradas. Tales sistemas deben responder a entradas abruptas en el cabeceo, rolido y guiñada en la posición del piloto dentro de los 150 milisegundos de tiempo, pero no antes del tiempo, en que el avión respondería bajo las mismas condiciones. Los cambios de escena visual desde la perturbación del estado estable no deben ocurrir antes de la aparición del movimiento sino en el transcurso de los 150 milisegundos de tolerancia de la respuesta dinámica del sistema. El control para determinar el cumplimiento de estos requerimientos debe incluir el registro simultáneo de la salida analógica del timón de dirección y de la columna de control del piloto, la salida de un acelerómetro incorporado a la plataforma del sistema de movimiento ubicado en un lugar aceptable cerca de los asientos del piloto, la señal de salida de la pantalla del sistema visual (incluidas las demoras análogas del sistema visual) y la señal de salida del indicador de la posición en vuelo del piloto o un ensayo equivalente aprobado por la Autoridad Aeronáutica. El ensayo se traduce en una comparación de un registro de la respuesta del simulador con los datos de la respuesta real del avión en la configuración del despegue, crucero y aterrizaje.

Requerimientos del sistema visual

1. Escenas visuales nocturnas y crepusculares con al menos tres representaciones específicas de aeropuertos que incluyan una capacidad mínima de 10 niveles de ocultamiento, características generales del terreno y puntos de referencia significativos.

2. Radioayudas para la navegación correctamente orientadas según el trazado de la pista del aeropuerto.

3. Procedimientos de ensayo para confirmar rápidamente el color, RVR (alcance visual de la pista), foco, intensidad, nivel del horizonte y posición del sistema visual en comparación con el indicador de posición del simulador.

4. Para las fases de vuelo de aproximación y aterrizaje en una altitud de 2.000 pies de altura o menos por encima del aeropuerto (HAA) y dentro de un radio de 10 millas desde el aeropuerto, representaciones del clima, incluidos los siguientes:

a. Densidad variable de las nubes;

b. Oscurecimiento parcial de las escenas en tierra, es decir, el efecto de nubes dispersas a nubes fragmentadas desde la cabina;

c. Salida gradual del vuelo IMC;

d. Niebla parcial;

e. Efecto de la niebla en la iluminación de los aeropuertos;

f. Condiciones meteorológicas categorías II y III.

5. Campo visual mínimo continuo con una visión de 75° horizontal y 30° vertical por asiento del piloto. Habrá vacíos visuales sólo cuando ocurran en el avión simulado o bien si lo requiere el hardware del sistema visual. Los dos sistemas visuales del asiento del piloto deberán poder operarse simultáneamente.

6. Capacidad para introducir riesgos aéreos y terrestres, como, por ejemplo, otro avión que cruce la pista de aterrizaje activa o tránsito aéreo convergente.

NIVEL D

Instrucción y exámenes permitidos

Con excepción de los requerimientos de la siguiente oración, toda la instrucción y los exámenes para pilotos que se requieren en estas Regulaciones y los requerimientos de exámenes de habilitación de 61.153(g). El control de línea requerido en 121.440 de estas Regulaciones, los requerimientos para aviones estáticos del apéndice E de estas Regulaciones y los requerimientos de experiencia operativa requeridos en 121.434 de estas Regulaciones deben ser cumplidos en el avión.

Requerimientos para el simulador

1. Movimientos buffet característicos que derivan de la operación del avión (por ejemplo, buffet de alta velocidad, tren de aterrizaje extendido, flaps, desgaste de rueda de nariz, pérdida de velocidad) que pueden ser percibidos en la cabina de mando. El simulador debe ser programado e instrumentado de manera tal que los modos buffet característicos puedan ser medidos y comparados con los datos del avión. Los datos del avión también son requeridos para definir los movimientos de la cabina de mando cuando el avión es sometido a perturbaciones atmosféricas, como aire turbulento y turbulencias (cobblestone turbulence). Los modelos generales de perturbaciones que se aproximan a los datos de ensayos de vuelo que se puedan probar son aceptables.

2. Modelado aerodinámico para aeronaves para las que se haya emitido certificado tipo después del 1° de junio de 1980, incluyendo efecto suelo en baja altitud y vuelo horizontal, efecto Mach en altitud elevada, efectos de la formación de hielo en la célula, efecto del empuje dinámico normal y reverso sobre las superficies de control, representaciones aeroelásticas y representaciones de no linealidad debido al deslizamiento lateral basado en datos de ensayo en vuelo del avión provistos por el fabricante.

3. Amplitud y frecuencia de los sonidos y ruidos de la cabina de acuerdo con la realidad, incluyendo precipitación estática y sonidos de la célula y del motor. Los sonidos deben estar coordinados con las representaciones meteorológicas que dispone el requerimiento visual n.º 3.

4. Autoverificación para la programación y el hardware del simulador a fin de determinar el cumplimiento de los requerimientos para simuladores niveles B, C y D.

5. Impresión del análisis de diagnóstico de las fallas del simulador que alcance para determinar el cumplimiento de la MEL. Tales impresiones deberán ser conservadas por el Explotador entre cada evaluación periódica efectuada al simulador por la Autoridad Aeronáutica como parte del registro de discrepancias diarias requerido conforme a la Sección 121.407(a) (5).

Requerimientos del sistema visual

1. Escenas visuales nocturnas, crepusculares y con la luz del día con suficiente contenido de escena para reconocer un aeropuerto específico, el terreno y los puntos de referencia importantes alrededor de dicho aeropuerto y para efectuar un buen aterrizaje visual. La escena visual con la luz del día debe ser parte de un ambiente con luz del día que por lo menos represente la cantidad de luz en la cabina en un día nublado. A tal fin, el sistema visual con luz del día se define como un sistema visual capaz de producir, como mínimo, presentaciones a todo color, contenido de escena comparable en detalle al que producen 4.000 bordes o 1.000 superficies en escenas con la luz del día y 4.000 puntos de luz en escenas nocturnas y crepusculares, 6 lamberts de luz por pie a la altura de la vista del piloto (brillo máximo), resolución de 3 minutos arco de campo visual a la altura de la vista del piloto y una visualización que esté libre de una aparente cuantificación y de otros efectos visuales que distraigan mientras el simulador está en movimiento. La simulación de la iluminación del ambiente de cabina debe ser dinámicamente compatible con la escena visual exhibida. En el caso de escenas con la luz del día, dicha iluminación no deberá "disminuir el ángulo de incidencia" de la escena visual exhibida ni caer por debajo de los 5 lamberts de luz por pie al reflejarse desde una placa de aproximación a la altura de las rodillas en el puesto del piloto y/o de los 2 lamberts de luz por pie al reflejarse desde la cara del piloto.

2. Las escenas visuales que representen las relaciones físicas características que se sabe que provocan ilusiones de aterrizaje en algunos pilotos, como pista de aterrizaje corta, aterrizaje sobre agua, gradiente de pista de aterrizaje, características visuales topográficas y terreno ascendente.

3. Representaciones meteorológicas especiales que incluyan los efectos visuales, de sonido y de movimiento de una precipitación leve, mediana e intensa cercana a una tormenta eléctrica que entra durante el despegue, la aproximación y el aterrizaje a una altitud de 2.000 pies HAA o menos y dentro de un radio de 10 millas desde el aeropuerto.

4. Los requerimientos visuales para el nivel C en representaciones nocturnas, crepusculares y con la luz del día.

5. Representaciones de pista de aterrizaje húmeda y, si corresponde para el Explotador, cubierta de nieve, incluidos los efectos de iluminación de la pista.

6. Color y direccionalidad de la iluminación del aeropuerto conforme a la realidad.

Presentaciones de radar meteorológico en aeronaves en las que la información del radar se presenta en los instrumentos de navegación del piloto.

APENDICE I

RESERVADO

APENDICE J

RESERVADO

APENDICE K

RESERVADO

APENDICE L

RESERVADO

APENDICE M

RESERVADO

APENDICE N

RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

ANEXO 1 - SEGURIDAD

(a) Este Anexo prescribe las normas de seguridad que se aplican a:

(1) Las operaciones de los Explotadores de transporte aéreo certificados por la Autoridad Aeronáutica, cuando trasladen pasajeros en vuelos internos, internacionales y suplementarios.

(2) Cada persona a bordo de una avión operado por un Explotador mencionado en (1), y

(3) Cada persona que se encuentre en un aeródromo en el cual se ejecuten las operaciones mencionadas en (1).

NOTA: En el contexto de este Anexo el término "Seguridad" se emplea en el sentido de prevención de actos ilícitos contra la aviación civil.

(b) Para el propósito del presente Anexo se utilizan las siguientes definiciones:

"Configuración de pasajeros", comprende el número total de asientos certificado para ese tipo de avión, que pueden estar disponibles para el uso de los pasajeros.

"Área estéril", comprende un área hacia la cual el acceso es controlado mediante la inspección de las personas y sus pertenencias de acuerdo con un programa de seguridad.

(c) Seguridad en la cabina de la tripulación de vuelo.

(1) En todos los aviones provistos de una puerta en la cabina de tripulación, que transporten pasajeros, dicha puerta debe poder cerrarse con llave y sólo desde el interior de la cabina.

Adopción e implementación de un programa de seguridad.

(d) Todo Explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción que permita a los miembros de la tripulación actuar de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de actos de interferencia ilícita. También establecerá y mantendrá un programa de instrucción para familiarizar a los empleados que corresponda con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipo, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de interferencia ilícita.

(e) Contenido del programa de seguridad.

El programa de seguridad deberá:

(1) Proveer la seguridad de las personas y la propiedad que se traslada en servicios de transporte aéreo, contra actos de violencia criminal o piratería.

(2) Ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(f) Cada programa exigido en (e) deberá incluir lo siguiente:

(1) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y equipos utilizados para realizar las funciones de vigilancia establecidas en (h).

(2) Los procedimientos y una descripción de las facilidades y equipamiento utilizados para realizar el control de la aeronave especificadas en (k)

(3) Los procedimientos utilizados para cumplimentar lo dispuesto en (k)

(4) Los procedimientos usados para cumplimentar las exigencias de (l) cuando se utilicen sistemas de rayos X.

(5) Los procedimientos utilizados para cumplir con las exigencias de (m), relacionados con actos de piratería aérea o amenazas de bombas.

(6) Los procedimientos utilizados para cumplir con las exigencias de (i) relacionadas con la prevención y manejo de tentativas de secuestros y sabotaje.

(7) Los antecedentes utilizados para cumplimentar el entrenamiento requerido en (o).

(g) Cada Explotador que posee un programa de seguridad aprobado deberá:

(1) Mantener como mínimo una copia completa del programa de seguridad aprobado en su base principal.

(2) Mantener una copia completa o las partes pertinentes de su programa de seguridad aprobado o las instrucciones para implementarlas en cada aeropuerto donde se realiza vigilancia de seguridad.

(3) Mantener dichos documentos disponibles para inspección ante requerimientos de la Autoridad Aeronáutica.

(4) Restringir la disponibilidad de la información contenida en el programa de seguridad a las personas que tengan necesidad operativa para conocerla, y

(5) Los requerimientos de información sobre los programas de seguridad efectuados por terceras personas, deberán ser transferidos a la Autoridad Aeronáutica para su tramitación.

(h) Vigilancia de los pasajeros y sus pertenencias:

(1) Cada Explotador que deba realizar vigilancia de acuerdo con lo establecido en un programa de seguridad, deberá utilizar los procedimientos y los medios establecidos en el mismo con el objeto de prevenir o desalentar el transporte a bordo de aeronaves de cualquier explosivo, material incendiario o armas, ya sea sobre la propia persona, los elementos personales que transporta en la mano o su equipaje.

(2) Cada Explotador que debe realizar vigilancia de acuerdo con lo establecido en un programa de seguridad deberá negarse a transportar:

(i) Toda persona que no admita ser registrada de acuerdo con los sistemas establecidos en el programa de seguridad, y

(ii) Cualquier elemento propiedad de un pasajero que no admita que el mismo sea registrado o inspeccionado de acuerdo con los procedimientos y sistemas detallados en el programa de seguridad.

(3) Excepto que el programa de seguridad determine otro proceder, cada Explotador que debe cumplir con las exigencias de esta Parte debe aplicar los procedimientos y medios detallados en el programa de seguridad aprobado para detectar explosivos, material incendiario o armas, deberá inspeccionar a cada persona y elementos que esta transporta cuando ingrese a un área estéril o punto de vigilancia y control previo al embarque, que sea de su responsabilidad.

(i) Prevención y manejo de tentativas de secuestro o sabotaje. Cada Explotador deberá:

(1) Prever y utilizar un coordinador de seguridad en tierra y en vuelo para cada vuelo interno o internacional de acuerdo con lo determinado o exigido por el programa de seguridad aprobado, y

(2) Designar al piloto al mando como el coordinador de seguridad en vuelo, para cada vuelo, de acuerdo con lo determinado en el programa de seguridad aprobado.

(ii) Cada coordinador de seguridad en tierra deberá cumplimentar las tareas detalladas para dichas funciones en el programa de seguridad aprobado para el Explotador.

(iii) Cada coordinador de seguridad en vuelo (piloto al mando), deberá cumplimentar las tareas que para dichas funciones se detallan en el programa de seguridad aprobado para el Explotador.

(j) Transporte y portación de armas

(1) Ningún Explotador puede permitir a persona alguna transportar, ni persona alguna puede transportar o proponer transportar cualquier explosivo, material incendiario, arma de fuego cargada o arma blanca en su equipaje de mano a bordo de la aeronave.

(2) Aquellos pasajeros autorizados a portar armas, y que por razones específicas y particulares necesiten trasladarse con la misma, procederán a entregarla bajo recibo al explotador previo a su embar-

que, debiendo ser transportada en un recipiente o caja con cerradura inviolable en el compartimiento para el equipaje facturado, hasta el desembarque del pasajero.

(3) El explotador deberá asegurarse previo a su aceptación, que el arma no esté cargada, exigiendo al portador de esta la comprobación correspondiente a fin de evitar daños y/o accidentes.

(k) Seguridad de los aviones y facilidades.

(1) Cada Explotador que debe cumplimentar las exigencias de esta Parte, deberá utilizar los procedimientos y los medios descritos en el programa de seguridad aprobado a los efectos de realizar los siguientes controles con relación a la operación de cada aeronave:

(i) Prohibir el acceso al avión a toda persona que no esté expresamente autorizada.

(ii) Asegurar que el equipaje que será transportado en el avión es controlado por un agente responsable.

(iii) Asegurar que la carga y el equipaje ya revisado sea transportado al avión de manera tal que se evite todo acceso no autorizado.

(iv) Realizar una inspección de seguridad al avión antes de que éste sea liberado al servicio y luego que el mismo haya sido dejado sin atención.

(l) Uso de los sistemas de rayos X

(1) Ningún Explotador puede utilizar un sistema de rayos X para inspeccionar artículos transportados personalmente o en equipaje que será embarcado, a menos que el uso de dicho sistema se encuentre expresamente autorizado en el programa de seguridad. La Autoridad Aeronáutica autorizará el uso de sistemas de rayos X si el Explotador demuestra que:

(i) El sistema cumple con las exigencias y requisitos establecidos por norma aeronáutica para tales sistemas.

(ii) Posee un programa de entrenamiento para los operadores de tales sistemas el cual incluye instrucciones sobre prevención y seguridad de los efectos de las radiaciones, el uso eficiente del sistema y la identificación de armas y otros artículos peligrosos,

(iii) Se han establecido procedimientos para asegurar que cada operador del sistema cuente con dosímetros individuales y personales. Cada dosímetro utilizado deberá ser evaluado al final de cada mes calendario y deberá registrar además el tiempo de servicio de cada operador y el resultado de la evaluación del dosímetro.

(iv) El sistema posee la capacidad de resolución de imagen exigido por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Ningún Explotador puede utilizar un sistema de rayos X que no haya satisfecho en los doce meses precedentes las exigencias y controles que sobre radiaciones establezca la Autoridad Aeronáutica.

(3) Ningún Explotador puede utilizar un equipo de rayos X después que este ha sido instalado por primera vez o luego de que el mismo ha sido trasladado de un lugar a otro, a menos que se realice una inspección y el equipo satisfaga las exigencias y controles que sobre radiaciones establezca la Autoridad Aeronáutica.

(4) Ningún Explotador puede utilizar un sistema de rayos X que no hubiese cumplimentado correctamente las modificaciones o normas de mantenimiento impartidas por el fabricante y la Autoridad Aeronáutica, salvo que esta establezca que dichas normas o reparaciones no implican riesgo o daño para las personas.

(5) Ningún Explotador puede utilizar un sistema de rayos X para inspeccionar artículos personales o equipajes a menos que una señal sea colocada en un lugar visible, ya sea en el equipo de rayos X o lugar donde se realiza la inspección, informando a los pasajeros que dichos elementos serán inspeccionados por un sistema de rayos X y los advierta de quitar de ellos todos los elementos que pueden ser afectados por tales rayos.

(m) Amenaza de bomba o acto de piratería.

(1) En el momento de recibir una amenaza de bomba sobre un avión en particular, cada Explotador deberá intentar determinar si realmente existe un explosivo o elemento incendiario a bordo de ese avión por medio de las siguientes acciones:

(i) Si el avión se encuentra en tierra ejecutar una inspección de seguridad antes del próximo vuelo.

(ii) Si el avión se encuentra en tierra próximo al despegue, advertir al piloto al mando para que de inmediato someta el avión a una inspección de seguridad.

(iii) Si el avión está en vuelo, advertir de inmediato al piloto al mando sobre toda la información disponible que determine sea necesaria para la acción de emergencia que deba ser tomada.

(n) Transporte de pasajeros custodiados.

(1) Ningún Explotador que debe cumplimentar las exigencias de esta Parte puede transportar un pasajero bajo custodia a menos que:

(i) El personal de custodia sea agente oficial del Estado, exigido por la Autoridad que corresponda para mantener la custodia y el control sobre dicha persona a bordo del avión.

(ii) El Explotador sea notificado por el organismo del Estado con no menos de una hora de anticipación o en el caso de una emergencia tan pronto como sea posible antes del embarque sobre;

(A) La identidad del pasajero que deberá ser transportado y el vuelo en que se solicita el traslado, y

(B) Si el pasajero debe ser considerado o no dentro de la categoría de máximo riesgo.

(2) Si el pasajero debe ser considerado dentro de la categoría de máximo riesgo, sea controlado como mínimo por dos agentes, los cuales no podrán tener bajo su responsabilidad el control de otros pasajeros que no sea el considerado de máximo riesgo.

(3) Sólo un pasajero considerado de máximo riesgo sea transportado en el avión.

(4) Si el pasajero no es considerado dentro de la categoría de máximo riesgo, el mismo sea controlado como mínimo por un agente y no más de dos personas de dicha categoría sean trasladadas bajo el control de un mismo agente.

(5) El Explotador sea informado antes de la salida por cada uno de los agentes que efectúa el control que;

(i) Dicho agente se encuentra equipado con los elementos necesarios de acuerdo con los procedimientos que el mismo haya establecido al respecto, para asegurar al pasajero que acompaña en caso de necesidad, y

(ii) Cada pasajero bajo su control ha sido registrado y no posee sobre su persona o elementos de su propiedad arma alguna.

(6) Cada pasajero bajo control de un agente es:

(i) Embarcado antes que cualquier otro pasajero cuando toma el vuelo en el aeródromo de origen y desciende en el aeródromo de destino después que el último pasajero haya desembarcado.

(ii) Sentado en el último asiento de pasajeros cuando embarca en el aeródromo de origen.

(iii) Bajo ninguna circunstancia es sentado en un asiento que se encuentre próximo a un área de tránsito, salida, o salida de emergencia.

(7) El agente que tiene control sobre el pasajero se sienta entre éste y el pasillo.

(8) Ningún Explotador que opere un avión bajo las condiciones de (n) puede:

(i) Servir comida, bebida o entregar utensilios metálicos a un pasajero bajo control de un agente mientras se encuentre a bordo de la aeronave, a menos que sea autorizado para ellos por el agente de control.

(ii) Servir al agente de control o al pasajero bajo su control cualquier tipo de bebida alcohólica mientras se encuentre a bordo del avión.

(9) El Explotador se asegurará que cada agente de control transportado de acuerdo con las exigencias de (n) acompañe durante todo el tiempo al pasajero bajo su control y lo mantenga vigilado mientras se encuentra a bordo del avión.

(10) Ningún agente de control transportado de acuerdo con los términos de (n) ni pasajero alguno bajo control puede beber bebida alcohólica mientras se encuentra a bordo de la aeronave.

(o) Instrucción

(1) Ningún Explotador puede utilizar una persona como coordinador de seguridad en operaciones internas, internacionales o suplementarias, a menos que dicha persona en los doce meses precedentes, haya satisfecho las exigencias de un programa de entrenamiento de seguridad aprobado.

(2) Ningún Explotador puede utilizar una persona como tripulante en operaciones internas, internacionales o suplementarias, a menos que dicha persona en los doce meses precedentes haya satisfecho las exigencias de un programa de entrenamiento de seguridad aprobado.

(p) Aprobación y enmiendas del programa de seguridad.

(1) A menos que sea dispuesto de otra manera por la Autoridad Aeronáutica, cada Explotador que debe cumplir las exigencias de esta Parte deberá someter el programa de seguridad que propone a dicha Autoridad, con no menos de 90 días de anticipación a la fecha en que se intenta la operación. Dentro de los 30 días posteriores a la recepción del programa, la Autoridad Aeronáutica deberá aprobar el programa o notificar las modificaciones que deben ser introducidas al mismo. El Explotador dispone de 30 días para solicitar una reconsideración de las modificaciones ordenadas y excepto en el caso de una emergencia que requiere una acción inmediata en interés de la seguridad, la presentación de una reconsideración por parte del Explotador mantiene en suspenso la notificación de la Autoridad Aeronáutica hasta nuevo aviso.

(2) La Autoridad Aeronáutica puede modificar un programa de seguridad previamente aprobado si determina que la seguridad y el interés del público exige tal modificación, para lo cual deberá proceder de acuerdo con lo siguiente:

(i) Deberá notificar por escrito al Explotador la modificación dispuesta, fijando un período de no menos de 30 días para que este eleve por escrito información adicional, puntos de vista y argumentos sobre la modificación ordenada.

(ii) Luego de considerar todo el material relevante, la Autoridad Aeronáutica deberá notificar al Explotador la decisión final sobre la modificación que deberá ser adoptada o la suspensión de ésta. La modificación será efectiva no antes de los 30 días a partir de la fecha en que el Explotador recibe la notificación final, a menos que el Explotador solicite una reconsideración sobre tal modificación en cuyo caso la misma quedará en suspenso.

(iii) Si la Autoridad Aeronáutica determina que una situación de emergencia exige una acción inmediata en interés de la seguridad del transporte aéreo y que la aplicación de este párrafo es impracticable o contrario al interés público, la Autoridad Aeronáutica puede disponer la aplicación inmediata de una enmienda exponiendo en forma resumida las razones que avalan tal decisión en la parte informativa de la misma.

(3) Un Explotador puede someter a consideración de la Autoridad Aeronáutica una modificación del programa de seguridad. La modificación deberá ser elevada como mínimo 30 días antes de la fecha en que esta será efectiva. Dentro de los 15 días de recibida la proposición, la Autoridad Aeronáutica deberá aprobar o denegar la modificación. En el caso de un rechazo, el Explotador dispone de 30 días para elevar una petición para reconsiderar la medida.

(q) Medidas relativas al control de acceso.

Cada Explotador se asegurará del uso correcto de las credenciales del personal a su cargo mediante un riguroso control para impedir el acceso no autorizado de las personas y vehículos a las zonas operativas parte aeronáutica y otros sectores importantes para la seguridad del aeródromo, como así también una adecuada supervisión del traslado de personas hacia y desde los aviones.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

ANEXO 2 - GUIA PARA LA CONFECCION DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE)

(a) Según lo referido en 121.133 (a), cada Explotador de servicios de transporte aéreo interno, internacional o suplementario deberá preparar y mantener actualizado un Manual de Operaciones del Explotador (MOE) para el uso y guía del personal responsable de las operaciones aéreas en tierra y en vuelo, de las tareas de mantenimiento, y para el personal responsable de nivel gerencial que conduce las operaciones.

(b) Cuando el Explotador deba realizar una revisión o enmienda, solicitará a la DHA su aprobación.

Contenido

(c) Todo MOE exigido de acuerdo con lo establecido el párrafo 1, deberá:

(1) Incluir las instrucciones y la información necesaria que permita al personal afectado realizar sus tareas y funciones con un alto grado de eficiencia.

(2) Estar editado de manera que sea fácil su revisión y actualización.

(3) Tener la fecha de la última fecha de revisión en cada una de las páginas que corresponda.

(4) Estar en un todo de acuerdo con el Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias, el certificado y las especificaciones operativas del Explotador y toda otra norma extranjera en el caso que así corresponda.

(d) El MOE puede estar separado en dos o más partes conteniendo en su conjunto toda la información que sea apropiada y necesaria a cada grupo de personas de acuerdo con sus tareas y funciones.

(e) Cada Explotador deberá proveer una copia del MOE (más los cambios, actualizaciones y adicionales que correspondan a las partes de dicho manual relacionadas específicamente con las funciones y tareas que realiza), a todo el personal:

(1) Relacionado con la operación en tierra y el mantenimiento de los aviones.

(2) Que integra las tripulaciones de los aviones, y

(3) Que representa la Autoridad Aeronáutica de aplicación en cada uno de los aspectos que le corresponde.

(f) Toda persona a la cual le ha sido provisto un MOE o parte del mismo relacionado con sus tareas específicas, deberá mantenerlo actualizado de acuerdo con la información que le suministre el Explotador y deberá tenerlo a su alcance cuando realice las tareas que son de su responsabilidad.

(g) Todo Explotador deberá mantener copia completa del MOE en cada una de sus bases principales de operaciones y la parte que corresponda en cada base de escala. Asimismo deberá mantener los volúmenes que correspondan en cada área operativa o técnica, la que deberá estar disponible para consulta del personal de mantenimiento y operaciones.

(h) Excepto lo determinado en el párrafo (i), cada Explotador deberá transportar a bordo de sus aviones las partes del MOE que sean pertinentes cuando se aleja de su base principal. Las partes deben estar disponibles para su uso tanto en vuelo como en tierra, y si el Explotador lleva a bordo de sus aeronaves todo o parte del manual impreso en microfilm, deberá llevar también el dispositivo adecuado para su lectura tanto en vuelo como en tierra.

(i) Si el Explotador puede realizar todo el mantenimiento programado en determinadas bases donde cuenta con las partes correspondientes del manual, no tiene necesidad de llevar a bordo esas partes del manual cuando vuela hacia esas bases.

(j) Todo Explotador deberá contar con un Manual de Vuelo del Avión (AFM) aprobado y actualizado para cada tipo de avión afectado y certificado para su servicio y deberá transportarlo a bordo del mismo.

(k) El MOE puede sustituir al (AFM) si los procedimientos aprobados, las limitaciones operacionales y toda información relacionada con la performance del avión estuviesen en un todo de acuerdo y conforme a lo detallado en dicho manual.

Capítulo 1. Introducción

(a) Índice general.

(b) Política general.

(c) Referencias adecuadas al Código Aeronáutico, su reglamentación, normas complementarias, etc., referidas a las operaciones certificadas.

(d) Requisitos mínimos de la legislación de los diferentes países donde operen los aviones y las especificaciones del certificado de aeronavegabilidad.

(e) Orgánica de la empresa:

(f) Nombres del personal que ocupa cada cargo directivo.

(g) Política operativa general, con funciones, atribuciones y responsabilidades para cada miembro del personal directivo.

Capítulo 2. Administración y control del Manual de Operaciones del Explotador (MOE)

(a) Organización del manual y responsable de la administración y control del mismo.

(b) Volúmenes que integran el manual:

(1) Política y Administración.

(2) Operaciones del avión.

(3) Lista de equipos mínimos (MEL).

(4) Lista de cambio de configuración (CDL)

(5) Instrucción.

(6) Performance.

(7) Guía de rutas.

(8) Procedimiento de evacuación de emergencia.

(9) Traslado de mercancías peligrosas.

(10) Procedimientos en caso de accidentes.

(11) Seguridad

(c) Distribuidor de los manuales (Cuantas copias y a quienes se entregan).

Capítulo 3. Administración y supervisión de las operaciones.

(a) Información sobre:

(1) Gerente de operaciones.

(2) Asesor PREVAC.

(3) Gerente de entrenamiento.

(4) Jefe de pilotos.

(b) Instrucciones relativas a las obligaciones del personal de operaciones, relacionadas con la seguridad de los vuelos y sus responsabilidades inherentes.

(c) Responsabilidades y funciones de ejecutivos y supervisores en el organigrama corporativo del Explotador, atribuciones y jerarquización.

(d) Tareas y responsabilidades del personal de operaciones relativas a la realización de las operaciones de vuelo.

(e) Tareas y responsabilidades de cada tripulante y de todo el personal que en tierra cumple funciones operativas, técnicas o de apoyo a las operaciones de mantenimiento y de tráfico.

(f) La lista de verificación del equipo de emergencia y de seguridad e instrucciones para su uso.

(g) Toda la información relacionada con las especificaciones operativas incluyendo cada una de las rutas aprobadas, los aviones autorizados, el tipo de operación (IFR, VFR, diurna, nocturna, etc.) más toda otra información relacionadas con las operaciones certificadas.

(h) Lista de Equipamiento Mínimo correspondientes a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas autorizadas, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

Capítulo 4. Instrucción

(a) Como fijar, organizar y supervisar la instrucción; contenido de los cursos de instrucción (tanto de tierra como de vuelo); registros de licencias, habilitaciones, etc., características de rutas y aeródromos, instrucción en procedimientos de emergencia y de seguridad. También se abarca la instrucción de la tripulación incluidos auxiliares de cabina y la de los despachantes de aeronaves.

(b) Los detalles del programa y los requisitos de capacitación para la tripulación de vuelo.

(c) Los detalles del programa de instrucción sobre las obligaciones de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).

(d) Información e instrucciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, incluso aquellas medidas que han de adoptarse en caso de emergencia.

(e) Información sobre el programa del Explotador para la capacitación que exige el desarrollo de conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana.

NOTA: La información sobre conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana pueden encontrarse en las circulares de OACI 126 (Compendio sobre factores humanos número 1 - conceptos fundamentales sobre factores humanos); 217 (Compendio sobre factores humanos número 2 - instrucción de la tripulación de vuelo, gestión de los recursos humanos en el puesto de pilotaje (CRM) e instrucción de vuelo orientada a la línea (LOFT) y la 27 (Compendio sobre factores humanos número 3 - instrucción del personal operacional en factores humanos).

Capítulo 5. Fatiga de la tripulación de vuelo y limitaciones del tiempo de vuelo

(a) Aplicación del Decreto 671/94 y disposiciones que lo modifiquen.

(b) Normas que limiten el tiempo de vuelo en los períodos de servicio de vuelo y prevean períodos de descanso adecuados para la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

Capítulo 6. Supervisión de las operaciones - Generalidades

(a) Obligaciones de la tripulación, autoridad del comandante de aeronave, obligaciones del despachante de aeronave.

(b) Información médica general de interés para la tripulación, contenido y uso del botiquín de primeros auxilios.

(c) La tripulación de vuelo para cada tipo de operación con indicación de la sucesión en el mando.

(d) Las obligaciones en vuelo y de emergencia asignadas a cada miembro de la tripulación.

(e) Instrucciones sobre como y cuando usar las listas normales de verificación.

(f) La lista de verificación del equipo de emergencia y seguridad e instrucciones para su uso.

Capítulo 7. Supervisión de las operaciones en tierra

(a) Oficina de operaciones y sala de instrucciones, documentos previos al vuelo, impresos e información facilitada por el Explotador, formularios ATS para las operaciones y planificación del vuelo, notificaciones y obligaciones previas al vuelo, instrucciones, planificación etc. Obligaciones posteriores al vuelo, formularios de notificación del vuelo.

(b) Normas para el despacho de los aviones y el control operativo de los mismos, incluyendo los procedimientos necesarios para coordinar el despacho, el control de vuelo o el seguimiento del mismo cuando corresponda.

(c) Instrucciones y procedimiento para el mantenimiento, el mantenimiento preventivo y servicios.

(d) Limitaciones de tiempo o pautas que determinan esas limitaciones de tiempo entre recorridas, inspecciones y controles de estructuras, motores, hélices, accesorios y equipamiento de emergencia.

(e) Precauciones de seguridad durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros abordo.

(f) Procedimiento para la recarga de combustible, eliminación de contaminación de combustible, protección contra el fuego (incluyendo protección electrostática) y la supervisión y protección de pasajeros durante la recarga.

(g) Las instrucciones para la realización y control de las operaciones de antihielo y deshielo.

(h) Las especificaciones del plan operacional de vuelo.

(i) Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase del vuelo.

(j) Información e instrucciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, incluso aquellas medidas que han de adoptarse en caso de emergencia.

(k) Procedimientos e información para asistir al personal en la identificación de carga marcada o etiquetada como conteniendo material peligroso, y si ese material debe ser transportado, almacenado o manipulado; los procedimientos e instrucciones para el transporte, almacenamiento los que deberían incluir como mínimo lo siguiente:

(l) Procedimientos para identificar la adecuada documentación de embarque de acuerdo con las normas vigentes, embalaje correcto, identificación, marcas, etiquetas, compatibilidad de materiales y las instrucciones sobre la carga, almacenamiento y manejo.

(m) Procedimientos para notificar incidentes ocurridos con material peligroso.

(n) Instrucciones y procedimientos para notificar al piloto al mando cuando se carga material peligroso a bordo del avión.

Capítulo 8. Supervisión de las operaciones en vuelo

1. Procedimiento para los vuelos en ruta en todo lo relacionado con la navegación y las comunicaciones incluyendo los necesarios para el despacho, la cancelación o continuación de un vuelo si algún elemento del equipamiento requerido para un tipo particular de operación se encuentra inoperativo o sale de servicio en ruta.

2. Procedimientos para determinar el uso de las áreas de aterrizaje y despegue y para la distribución de la información pertinente entre el personal de operaciones.

3. Procedimientos para la operación en períodos de formación de escarcha, hielo, tormentas, turbulencias o cualquier otra condición meteorológica que pueda generar una situación de peligro.

4. Cuando sea aplicable, procedimientos para la calificación de pilotos y despachantes de aeronaves en rutas y aeródromos.

5. Lista del equipo mínimo correspondiente a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas y autorizadas. Instrucciones a los pasajeros antes del despegue, procedimientos durante el vuelo que comprenden los procedimientos ordinarios, los vuelos en condiciones meteorológicas adversas, la estela turbulenta, los procedimientos relativos a las cenizas volcánicas, a la navegación, a las emergencias, normas generales de vuelo, espejismos y notificación de efectos en la aeronave.

6. Procedimientos para familiarizar a los pasajeros en el uso de los equipos de emergencia durante el vuelo.

7. Equipamiento de emergencia y procedimientos.

8. Las condiciones en que deberá emplearse oxígeno y el volumen de oxígeno determinado.

9. Los procedimientos normales, anormales y de emergencia que haya de utilizar la tripulación de vuelo, las listas de verificación, las listas de verificación correspondientes y la información sobre sistemas de aeronaves.

10. Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase del vuelo.

11. Procedimientos de evacuación de emergencia.

12. Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automáticos u hechos por la tripulación.

13. Instrucciones del uso del piloto automático y de mando automático de gases en condiciones IMC.

14. Instrucciones sobre las autorizaciones de ATC, particularmente cuando implican franqueamiento del terreno u obstáculos.

15. Briefings de salida y aproximaciones.

16. Familiarización con la ruta y el destino.

17. Procedimiento de aproximación estabilizada.

18. Limitación de la velocidad de descenso al aproximarse al suelo.

19. Las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos.

20. Asignación de las responsabilidades a la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas o en IMC de aproximación y aterrizaje.

21. Las instrucciones y los requisitos de capacitación para evitar el impacto contra el terreno en vuelos bajo control y los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS), así como expresas instrucciones con respecto a los casos de aviso de resolución del sistema anticolidión de abordó.

22. Información e instrucciones sobre la interceptación de aeronaves civiles, incluyendo:

(a) Procedimientos, según establece el documento AIP, para comandantes de aeronaves interceptadas.

(b) Señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptadas e interceptoras, tal como aparecen en el AIP-RAC.

23. Para los aviones que han de volar por encima de los 15.000 metros (49.000 pies) se establecerán los procedimientos por radiaciones de origen solar y galáctico.

24. Para los aviones que han de volar a más de 15.000 metros (49.000 pies):

(i) La necesidad de dar aviso previo a la dependencia ATS y de obtener una solicitud para ascender.

(ii) Las medidas que habrán de tomarse en caso de que la comunicación con el ATS no pueda establecerse o se interrumpa.

Nota: El texto de orientación sobre la información que se ha de suministrar figura en la Circular OACI 126 - texto de orientación sobre las operaciones de los aviones SST.

25 Una lista del equipo de navegación que debe llevarse comprendiendo cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

26 Una lista del equipo de navegación que deberá llevarse comprendiendo cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

27 Cuando sean pertinentes a las operaciones, los procedimientos de navegación a larga distancia que hayan de utilizarse.

28 Procedimientos para la notificación de accidentes.

Capítulo 9. Preparación del vuelo

(a) Instrucciones precisas para calcular la cantidad de combustible, de oxígeno y aceite que debe llevarse teniendo en cuenta todas las circunstancias de la operación (aeródromos de alternativa, condiciones meteorológicas, etc.) incluso la posibilidad de que se detengan uno o más motores en la ruta. Asimismo, la presentación de datos y de toda documentación afín, conservación y economía de combustible.

(b) Limitaciones de peso tanto para el despegue, en ruta y para el aterrizaje.

(c) Método y procedimientos para mantener el peso del avión y el centro de gravedad dentro de los límites apropiados.

Capítulo 10. Performances del avión

(a) Métodos para presentar los datos relativos a las performances, características de despegue, margen de franqueamiento de obstáculos en ruta, control en crucero, características de aterrizaje, espera y desviación.

(b) Instrucciones para las operaciones e información acerca de la performance de ascenso con todos los motores funcionando y con un motor inoperativo.

Capítulo 11. Guías y cartas de ruta

(a) Lo que contienen las guías y cartas aeronáuticas que han de llevarse.

(b) Una guía de ruta para asegurar que la tripulación de vuelo tenga en cada vuelo información relativa a los servicios e instalaciones de comunicaciones, ayudas para la navegación, y aquella otra información que el Explotador considere necesaria para el desarrollo de las operaciones de vuelo con seguridad.

(c) Información relacionada a cada aeródromo detallado en las especificaciones operativas, referida a los siguientes aspectos:

- (1) Ubicación
- (2) Designación (regular, provisorio, alternativa etc.)
- (3) El tipo de avión autorizado a operar en el mismo.
- (4) Procedimientos de aproximación por instrumentos.
- (5) Mínimos para el aterrizaje y despegue de los aviones, y
- (6) cualquier otra operación que sea pertinente.

Capítulo 12. Altitudes mínimas de vuelo/mínimos de utilización de aeródromo

(a) Altitudes mínimas de vuelo, mínimos de utilización de aeródromo, presentación de los datos pertinentes a dichos mínimos.

(b) El método para determinar altitudes mínimas de vuelo.

(c) Las altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse.

(d) Mínimos de utilización de aeródromos.

(e) Los métodos para determinar los mínimos de utilización de aeródromos.

(f) Los mínimos de utilización de cada aeródromo que probablemente se utilice como aeródromo de aterrizaje previsto o como aeródromo de alternativa.

(g) El aumento de los mínimos de utilización de aeródromo que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del aeródromo.

Capítulo 13. Prevención de accidentes y gestiones posteriores al accidente

(a) Actividades para prevenir accidentes que abarquen establecer redes voluntarias y confidenciales de notificación, estar consciente de la seguridad, etc., gestión y procedimientos ulteriores a los accidentes.

(b) Los detalles del programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo prescritos, incluyendo un enunciado de la política de seguridad operacional y de la responsabilidad del personal.

(c) El código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes y para los pilotos al mando que observen un accidente.

(d) Toda otra información o instrucción relacionada con la seguridad.

Capítulo 14. Seguridad.

(a) Programa de seguridad: según Anexo 2.

(b) Instrucciones y orientación de seguridad.

(c) Procedimientos según se prescriben en el documento AIP para los comandantes de aeronaves que observen un accidente.

El código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes, tal como aparece en el documento AIP

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACION:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

ANEXO 3 - REQUISITOS PARA EL PERSONAL SIN LICENCIAS O CERTIFICADOS DE
COMPETENCIA

1. DEFINICIONES

El Personal sin Licencias o Certificados de Competencia que desempeñe ciertas tareas definidas y específicas que no abarquen la totalidad de aquellas incluidas en la Licencia de Mecánico de Mantenimiento o Habilitaciones del mismo (RAAC 65) o en los Certificados de Competencia (RAAC 65) sobre aeronave, motor, hélice, componentes, sistemas y tareas conexas que se realicen en las dependencias de apoyo de las Organizaciones Técnicas Habilitadas y que cumpla con los requisitos de la Sección 121.365 de esta Parte, se lo definirá como Idóneo en Tareas Aeronáuticas.

2. APLICABILIDAD

Toda persona que deba desempeñar la función de Idóneo en Tareas Aeronáuticas en la República Argentina en alguna de sus especialidades, debe cumplir con los siguientes requisitos:

(a) Poseer una Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas correspondiente al área de la especialidad asignada, otorgada por el Representante Técnico de una Organización o Taller, bajo los alcances establecidos en el Manual de Procedimientos de dicha Organización o Taller Aeronáutico de Reparación.

(b) Hallarse empleado o contratado para su labor específica por el titular de la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación que emitió la Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas.

(c) Desempeñar sólo ciertas tareas definidas y específicas que no abarquen la generalidad o totalidad de alcances de un Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves o Mecánico de Equipos Radioeléctricos o Mecánico de Aviónica, en concordancia con la Sección 121.365 de esta Parte.

3. CONSTANCIA DE IDONEO

Las Constancias de Idóneo en Tareas Aeronáuticas serán otorgados por el Representante Técnico, en base a su evaluación, bajo los alcances establecidos en el Manual de Procedimientos de una Organización o del Taller Aeronáutico de Reparación donde desempeñe el Idóneo su labor, debiendo detallarse en la Constancia la especialidad y alcances correspondientes, clasificada cuando sea factible, según código ATA.

REQUISITOS

Para que un Representante Técnico pueda otorgar la Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas a una persona, ésta debe cumplir los siguientes requisitos:

(a) Tener 18 años de edad cumplidos.

(b) Haber aprobado estudios primarios completos o EGB (Educación General Básica) equivalente al 3° ciclo en Establecimientos Aprobados por la Autoridad Nacional competente.

(c) Cumpliendo con lo establecido en la Sección 121.365 (e), estar debidamente entrenado y calificado por su conocimiento, experiencia y pruebas prácticas y empleado por el Titular de un Taller Aeronáutico de Reparaciones o una Organización Técnica Habilitada por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, para desarrollar una labor específica en aeronaves, motores, hélices, componentes, sistemas y tareas conexas.

(d) Estar evaluado para la Constancia por el Representante Técnico de la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación Habilitado, en el cual se desempeña.

(e) Acreditar no menos de dieciocho (18) meses de experiencia, directamente relacionada con la idoneidad que pretende demostrar, o haber aprobado un curso de entrenamiento reconocido por la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación Habilitado.

(f) Ser de nacionalidad argentina, nativo o naturalizado, o extranjero con Certificado de Radicación Permanente otorgado por el Ministerio del Interior.

(g) Demostrar habilidad para la interpretación de la documentación relacionada con las tareas específicas a las que aspira certificar su idoneidad.

5. REGISTRO DE LA CONSTANCIA

Los titulares de una Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas serán registrados por la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación Habilitado en su Manual de Procedimientos.

6. Funciones

El titular de una Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas puede realizar tareas sobre aeronave, motor, hélice, componentes, o sistemas para los que está específicamente autorizado y que hayan sido asignadas por el Representante Técnico de la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación Habilitado en el cual se halla empleado.

7. LIMITACIONES

(a) No está autorizado para llevar a cabo ninguna tarea sobre aeronave, motor, hélice, componente, sistema ni tarea conexas que se realice en las dependencias de apoyo, excepto para la especialidad o tarea en las marcas y modelos o número de partes para los que está específicamente registrado, y que hayan sido asignadas por el Representante Técnico bajo los alcances establecidos en el Manual de Procedimientos de una Organización o Taller Aeronáutico de Reparación.

(b) No está autorizado a llevar a cabo ninguna de las tareas definidas en su Constancia a menos que interprete correctamente la documentación aprobada relacionada con la tarea en cuestión.

(c) No puede firmar ningún registro técnico de aeronavegabilidad ni supervisar las tareas realizadas por él mismo.

(d) No puede aprobar el Retorno al Servicio de ninguna aeronave, motor, hélice, sistema o componente.

(e) No puede actuar como inspector de control de calidad dentro de una Organización Técnica en tareas realizadas sobre aeronaves, motores, hélices, componentes, sistemas y partes de las mismas.

8. VALIDEZ

(a) La Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas será efectiva mientras el Idóneo continúe su relación laboral con la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación que se la otorgó, excepto si es cancelada, suspendida o revocada por el mismo.

(b) Ningún titular de una Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas que ha sido revocada, suspendida o cancelada, puede ejercer alguna de las atribuciones que le confiere dicha Constancia.

9. REVOCACION, SUSPENSION Y CANCELACION DE CONSTANCIAS

Las Constancias para Idóneos en Tareas Aeronáuticas podrán ser revocadas, suspendidas o canceladas cuando la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación verifique algunas de las siguientes condiciones:

(a) El poseedor de la misma deje de desempeñarse en las tareas específicas para las que está autorizado dentro de la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación Habilitado.

(b) El poseedor del mismo deje de ser empleado o deje de cumplir las tareas para las que fue designado en su Constancia de Idóneo por el Titular de la Organización o Taller Aeronáutico de Reparación Habilitado.

(c) El poseedor del mismo no ha realizado las tareas específicas a dicha Constancia durante un período de doce (12) meses consecutivos.

10. RENOVACION DE CONSTANCIAS

El aspirante a renovar una Constancia de Idóneo en Tareas Aeronáuticas, deberá demostrar que:

(a) En los últimos seis (6) meses como mínimo, ha realizado tareas específicas a su Constancia bajo los alcances establecidos en el Manual de Procedimientos de una Organización o Taller Aeronáutico de Reparación.

(b) Se encuentra actualizado en el conocimiento de la documentación relacionada con las tareas específicas a su Constancia.

(c) Ha cesado la causa que originó la revocatoria, suspensión o cancelación de su Constancia.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)**PARTE 135- REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES****INDICE GENERAL****PROLOGO****DEFINICIONES****SUBPARTE A – INDICE GENERAL.**

- 135.1 Aplicación.
- 135.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).
- 135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a esta Parte.
- 135.4 Bases de operaciones
- 135.12 Tripulantes previamente instruidos.
- 135.19 Operaciones en emergencia.
- 135.21 Requerimientos del manual de operaciones.(MOE)
- 135.23 Contenido del manual de operaciones(MOE)
- 135.25 Requerimientos de la aeronave.
- 135.27 Registro técnico de vuelo.
- 135.28 Libro de a bordo.
- 135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.
- 135.43 Transporte de mercancías peligrosas.

SUBPARTE B - OPERACIONES DE VUELO

- 135.61 Aplicación.
- 135.63 Requerimientos para mantenimiento de registros.
- 135.65 Informes sobre irregularidades mecánicas.
- 135.67 Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades en medios de comunicación o ayudas a la navegación.
- 135.69 Restricción o suspensión de operaciones: continuación del vuelo en emergencia.
- 135.70 Simulación de emergencias durante el vuelo.
- 135.71 Preparación del vuelo.
- 135.72 Planeamiento operacional del vuelo.
- 135.73 Inspecciones, pruebas y controles.
- 135.75 Credencial de inspectores: admisión a la cabina de mando.
- 135.77 Responsabilidad para el control de las operaciones
- 135.79 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.
- 135.81 Suministro al personal de la información operacional y de los cambios pertinentes.
- 135.83 Información operacional requerida.
- 135.85 Transporte de personas cumpliendo tareas especiales
- 135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.
- 135.89 Requerimientos de pilotos: uso de oxígeno.
- 135.91 Oxígeno para uso medicinal por los pasajeros.
- 135.93 Piloto automático: altura mínima de utilización.
- 135.95 Personal de vuelo: limitaciones en el uso de servicios.
- 135.96 Equipo de la tripulación de vuelo.
- 135.97 Aeronaves y facilidades para experiencia reciente en vuelo.
- 135.98 Micrófonos.
- 135.99 Composición de la tripulación de vuelo.
- 135.100 Tareas de la tripulación de vuelo.

- 135.107 Requerimiento de tripulantes de cabina de pasajeros.
- 135.108 Requerimientos de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.
- 135.109 Designación de tripulación.
- 135.113 Manipulación de los controles de vuelo.
- 135.117 Información a los pasajeros antes del vuelo.
- 135.119 Prohibición de transportar armas.
- 135.120 Sustancias psicoactivas
- 135.121 Bebidas alcohólicas.
- 135.122 Estibaje de comidas, bebidas y equipamiento para el servicio a pasajeros durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue o aterrizaje.
- 135.123 Tareas en emergencias y en evacuación de emergencia.
- 135.125 Seguridad en los aviones.
- 135.127 Información a los pasajeros y prohibición de fumar.
- 135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.
- 135.129 Asientos de salida.
- 135.133 Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo.
- 135.135 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
- 135.137 Reabastecimiento de combustible con una planta propulsora en marcha.
- 135.139 Ascenso y descenso de los pasajeros con una planta propulsora en marcha.

SUBPARTE C - AERONAVES Y EQUIPOS

- 135.141 Aplicación
- 135.143 Requisitos generales
- 135.144 Dispositivos electrónicos portátiles
- 135.149 Requisitos de equipamiento. Generalidades
- 135.151 Grabadores de voces en el puesto de pilotaje (CVR)
- 135.152 Grabador de datos de vuelo (FDR)
- 135.153 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS)
- 135.154 Sistema de advertencia y alerta de proximidad del terreno (TAWS).
- 135.155 Extinguidores de fuego para aviones que transportan pasajeros.
- 135.157 Requerimientos de equipamiento de oxígeno.
- 135.158 Sistemas de indicación de calefacción del tubo pitot.
- 135.159 Equipos de radiocomunicación y de radionavegación, bajo condición VFR.
- 135.163 Requerimientos de equipamiento: aeronaves que transportan pasajeros bajo condiciones IFR.
- 135.165 Equipamiento de radio y navegación. Operaciones prolongadas sobre el agua o IFR.
- 135.166 Equipamiento para todas las aeronaves que cumplan operaciones sobre el agua.
- 135.167 Equipamiento de emergencia: para todas las aeronaves que realicen vuelos prolongados sobre el agua.
- 135.168 Aeronaves que vuelen sobre zonas terrestres designadas.
- 135.169 Requerimientos adicionales de aeronavegabilidad.
- 135.171 Materiales para interiores de compartimientos.
- 135.173 Instalación de arneses de hombro en la ubicación de tripulantes de vuelo.
- 135.175 Requerimientos del equipo de radar meteorológico de a bordo.
- 135.177 Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de 49.000 ft.
- 135.179 Instrumentos y equipos inoperables.
- 135.180 Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS / TCAS).
- 135.181 Performance requerida: aeronaves que operan bajo IFR.
- 135.183 Performance requerida: aeronaves terrestres que operan sobre el agua
- 135.185 Peso vacío y centro de gravedad. Requerimientos de actualización

SUBPARTE D - LIMITACIONES DE OPERACION Y REQUERIMIENTOS METEOROLOGICOS PARA IFR Y VFR

- 135.201 Aplicación.
- 135.203 Altitudes mínimas para VFR.
- 135.205 VFR: requerimientos de visibilidad
- 135.207 VFR: requerimientos de referencias de superficie para helicópteros.
- 135.209 VFR: abastecimiento de combustible.
- 135.213 Reportes y pronósticos meteorológicos.

- 135.215 IFR: limitaciones de operación.
- 135.217 IFR: limitaciones para despegue.
- 135.219 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de destino.
- 135.221 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de alternativa.
- 135.223 IFR: requerimientos para el aeródromo de alternativa.
- 135.225 IFR: mínimos para despegue, aproximación y aterrizaje.
- 135.227 Condiciones de formación de hielo. Limitaciones operativas.
- 135.229 Requerimiento de los aeródromos.

SUBPARTE E TRIPULACIONES DE VUELO: REQUERIMIENTOS.

- 135.241 Aplicación.
- 135.243 Requisitos para desempeñarse como piloto al mando.
- 135.245 Requisitos de experiencia operativa (Piloto al mando).
- 135.247 Requisitos para desempeñarse como copiloto.
- 135.249 Requisitos de experiencia reciente (Piloto al Mando).
- 135.251 Requisitos de experiencia reciente (Copiloto).

SUBPARTE F - LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y SERVICIO Y REQUERIMIENTO DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES

- 135.261 Aplicación.
- 135.263 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso.

SUBPARTE G REQUERIMIENTOS Y CONTROLES A LA TRIPULACION.

- 135.291 Aplicación.
- 135.293 Pilotos (Exigencias iniciales y periódicas).
- 135.295 Piloto al mando (Exigencias de vuelo por instrumentos).
- 135.297 Piloto al mando (Control de rutas).
- 135.299 Tripulante de cabina de pasajeros (Exigencias iniciales y periódicas)-
- 135.301 Tripulaciones (Autorizaciones especiales).
- 135.303 Inspector reconocido (Habilitación).

SUBPARTE H INSTRUCCION.

- 135.319 Aplicación.
- 135.321 Conceptos generales.
- 135.323 Aprobación inicial y final de los programas.
- 135.325 Contenido de los programas de instrucción.
- 135.327 Tripulantes (requerimientos de instrucción).
- 135.329 Instrucción de tripulantes en procedimientos de emergencia.
- 135.331 Entrenamiento para el manejo y transporte de mercancías peligrosas.
- 135.333 Aprobación de simuladores de aeronaves y otras ayudas para la instrucción.
- 135.337 Inspector reconocido: conceptos generales y entrenamiento.
- 135.339 Programa de entrenamiento para tripulantes.
- 135.341 Entrenamiento inicial y periódico para tripulantes.
- 135.343 Pilotos: entrenamiento terrestre inicial, de transición y ascenso.
- 135.345 Pilotos (entrenamiento en vuelo).
- 135.347 Tripulantes de cabina de pasajeros.
- 135.349 Entrenamiento periódico para tripulantes.

SUBPARTE I PERFORMANCES DEL AVION; LIMITACIONES DE OPERACION.

- 135.361 Aplicación.
- 135.362 Generalidades.

SUBPARTE J MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.

- 135.411 Aplicación.
- 135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.
- 135.415 Informe de confiabilidad mecánica.
- 135.417 Informe resumido de interrupción mecánica.
- 135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.
- 135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.
- 135.423 Organización de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
- 135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
- 135.427 Requisitos del manual.

- 135.429 Personal para inspecciones requeridas.
- 135.431 Análisis permanente y vigilancia.
- 135.433 Programa de entrenamiento para personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
- 135.435 Requerimientos del certificado.
- 135.437 Autoridad para realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones.
- 135.439 Requisitos de los registros de mantenimiento.
- 135.441 Transferencia de los registros de mantenimiento.
- 135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave.

SUBPARTE K NORMAS DE APLICACION PARA OPERACIONES AEREAS SANITARIAS.

- 135.451 Definiciones.
- 135.453 Ambito de aplicación.
- 135.455 Especificaciones en el plan de vuelo.
- 135.457 Servicio de transporte aéreo sanitario (STAS)
- 135.459 Evacuación sanitaria (ES).
- 135.461 Traslado aéreo de órganos (TAO)
- 135.463 Asignación de prioridad.
- 135.465 Infracciones.
- 135.467 Equipamiento sanitario.

APENDICE A ESTANDARES DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONALES PARA AVIONES DE 10 O MAS PASAJEROS.

APENDICE B ESPECIFICACIONES DE REGISTRADOR DE VUELO DE AVIONES.

APENDICE C RESERVADO.

APENDICE D RESERVADO

APENDICE E RESERVADO.

APENDICE F RESERVADO

APENDICE G RESERVADO

APENDICE H RESERVADO

ANEXO 1 SEGURIDAD

ANEXO 2 GUIA PARA LA CONFECCION DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135- REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

PROLOGO

Este documento tiene el propósito de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el Estado Nacional, en virtud de su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) que fuese ratificado por Ley 13.891; reuniendo en un cuerpo normativo los Reglamentos y Normas que regulan la aeronáutica civil comercial y no comercial de la República Argentina a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil nacional e internacional.

1. AUTORIDADES DE APLICACION

(a) A los fines establecidos en las presentes regulaciones, se entenderá como Autoridad de Aplicación al Comando de Regiones Aéreas, quien actuará conforme atribuciones conferidas por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

(b) Los siguientes Organos, dependientes del Comando de Regiones Aéreas, actuarán en carácter de Autoridad Aeronáutica Competente en sus respectivas áreas de responsabilidad:

(1) Dirección Nacional de Aeronavegabilidad: En lo relacionado con las aeronaves civiles nacionales y extranjeras, sus partes, los Talleres y Fábricas de material aeronáutico, la administración del Registro Nacional de Aeronaves y de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(2) Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas: En todo lo relacionado con la Habilitación, Certificación y Fiscalización de las operaciones de los explotadores de servicios de Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo, como así también lo que tienda al desarrollo de las Entidades Aerodeportivas y de la Aviación General; el otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencias en funciones aeronáuticas civiles y Programas de Instrucción; la Certificación de Escuelas de Vuelo, Paracaidismo, Simuladores de Aeronave y Centros de Instrucción respectivos.

(3) Tránsito Aéreo: En todo lo relacionado con la planificación de los servicios de tránsito aéreo necesarios; la coordinación y fiscalización de la utilización del espacio y la circulación aérea; la habilitación y certificación de aeródromos y helipuertos, fijando los requisitos para los mismos; la edición, distribución y venta de publicaciones de información aeronáutica; la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(4) Dirección de Comunicaciones: Todo lo relacionado con la racionalización y administración de los sistemas de comunicaciones y electrónica, estableciendo las normas y procedimientos de operación de los mismos; la verificación, operación y supervisión de los sistemas de telecomunicaciones y radio ayudas; y la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín

(c) Respecto del Régimen de Faltas Aeronáuticas, los Organos con competencia en el procedimiento de comprobación y juzgamiento, son los determinados por la Resolución 710/83 (JEMGFA).

(d) Aquellos casos no reglados que pudieran afectar el normal desarrollo de la actividad aérea, deberán ser propuestos a consideración de la Autoridad Aeronáutica Competente quien, sobre la base de la equidad y considerando en el caso concreto las causales de fuerza mayor o estado de necesidad, evaluará los argumentos para determinar los intereses de mayor valía.

2. OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO / EXPLOTADOR / OPERADOR Y SUS EMPLEADOS.

(a) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con lo establecido en estas Regulaciones deberá mientras opera en jurisdicción nacional o en los espacios aéreos que se encuentren bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina, cumplir con las disposiciones del Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias. Cuando opere fuera de la jurisdicción nacional, además, deberá observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que realice operaciones aéreas.

(b) El Código Aeronáutico denomina Explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el Explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

(c) Ningún Explotador utilizará a una persona ni persona alguna se desempeñará como miembro de la tripulación de una aeronave o desempeñará una función aeronáutica en superficie a menos que acredite tener una certificación de idoneidad correspondiente a la función de que se trate, otorgada por la Autoridad Aeronáutica Competente de acuerdo con los términos de estas Regulaciones.

(d) El Explotador, o el Representante por él designado para el control de las operaciones, deberá controlar y asegurar el cumplimiento de la Normativa en todo lo relacionado con la operación aérea de sus aeronaves (la programación y control de vuelos, de tripulaciones y despachantes, el cumplimiento de los tiempos máximos de servicio, de vuelo y mínimos de descanso, la instrucción y el entrenamiento, los controles que deben efectuar a tripulantes; y todo aquello que la reglamentación así lo exija). Asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo y se cerciorará de que los Comandantes de las aeronaves de su empresa o propiedad, dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área a sobrevolar.

(e) El explotador se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescriptos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. Cerciorándose además que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones.

(f) Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. De no existir tal designación se presume que el piloto al mando es el comandante.

(g) El Comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar

(h) El Explotador se asegurará que:

1) El Certificado de Aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves utilizadas mantengan su validez de acuerdo con las autorizaciones conferidas.

2) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto, se encuentre en estado de funcionamiento.

(i) Ninguna persona explotará una aeronave a menos que su mantenimiento y el retorno al servicio de la misma sean realizados por un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente y conforme a estas Regulaciones.

(j) Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión exigiere tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos locales, el comandante de la aeronave notificará sin demora, este hecho, a la Autoridad Aeronáutica Competente. Si esta exigencia también la impusiere otro Estado, el comandante de la aeronave presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado y la copia del mismo se presentará ante el Estado del Explotador. Tales informes deberán ser presentados tan pronto como sea posible o en un plazo no superior a los diez días de ocurrido el hecho.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135- REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

DEFINICIONES

Actuación humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aceptar: Examinar un documento que no requiere aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica competente, visándolo para darle validez.

Aeródromo: Area definida de tierra o de agua (que incluye todos sus edificios, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse un avión cuando fuera imposible o no fuese aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes aeródromos de alternativa.

Aeródromo de alternativa post despegue: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar un avión si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de despegue.

Aeródromo de alternativa en ruta: Aeródromo en el que podría aterrizar un avión si ésta experimentara condiciones de vuelo no normales o de emergencia en ruta.

Aeródromo de alternativa de destino: Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

NOTA: El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS: Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina en caso de tener un motor inoperativo o si experimentara otras condiciones anormales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

NOTA: El aeródromo del que despegue un vuelo puede ser también aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Alcance visual en la pista (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de un avión que se encuentra sobre el eje de la pista puede ver las señales de superficie de la pista, o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH): Altitud o altura especificada en la aproximación de precisión o en la aproximación con guía vertical, a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

NOTA 1: - Para la altitud de decisión (DA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de decisión (DH) la elevación del umbral de pista.

NOTA 2: - La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En operaciones de Categoría III con altura de decisión, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y operación particulares.

NOTA 3: - Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente como “Altitud/Altura de decisión” y abreviarse en la forma “DA/DH”.

Análisis de datos de vuelo: Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH): La altitud más baja (OCA) o la altura más baja (OCH) por encima de la elevación del aeródromo o por encima de la elevación del umbral de pista pertinente según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

NOTA 1: - Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 metros (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del terreno.

NOTA 2: - Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente como “altitud/altura de franqueamiento de obstáculos” y abreviarse en la forma “OCA/OCH”.

Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH): Altitud o altura especificada en una aproximación que no sea de precisión o en circuito por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

NOTA 1: - Para la altitud mínima de descenso (MDA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura mínima (MDH) la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 metros (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuitos se toma como referencia la elevación del aeródromo.

NOTA 2: - La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

NOTA 3: - Cuando se utilicen estas dos expresiones pueden citarse convenientemente como “altitud/altura mínima de descenso” y abreviarse en la forma “MDA/MDH”.

Altitud de presión: Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

Aprobar: Prestar conformidad a un documento por parte de la Autoridad Aeronáutica competente.

Area estéril: Comprende un área hacia la cual el acceso es controlado mediante la inspección de las personas y sus pertenencias de acuerdo con un programa de seguridad.

Avión (aeroplano): Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas 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 de despegue es de 5.700 Kg. o menos.

Certificado de Explotador de Servicios Aéreos(CESA): Certificado por el que se autoriza a un Explotador a realizar determinadas operaciones de servicio aéreo comercial.

Certificado de Explotador de transporte aéreo(AOC): Certificado por el que se autoriza a un Explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial

Comandante de aeronave (piloto al mando): Piloto designado por el Explotador o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

NOTA: Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de Comandante. Su designación corresponde al Explotador, de quien será representante (Artículo 79 Código Aeronáutico). En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de Comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo (Artículo 80 del Código Aeronáutico).

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

NOTA: Los mínimos especificados figuran en la RAAC 91.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

NOTA: Los mínimos especificados figuran en la RAAC 91.

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.

Control de operaciones: La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

Entrenador sintético de vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

(a) Simulador de vuelo: Proporciona representación exacta de la cabina de pilotaje de un tipo particular de aeronave hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones, sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronaves.

(b) Entrenador para procedimientos de vuelo: Reproduce con toda fidelidad el medio ambiente de la cabina de pilotaje y simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos etc., de a bordo y las características de vuelo de una clase determinada.

(c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos: Equipado con los instrumentos apropiados, simula el medio ambiente de la cabina de pilotaje de una aeronave en vuelo en condiciones de vuelo por instrumentos.

Entrenamiento inicial: El entrenamiento requerido para tripulantes que no han sido calificados y prestado servicios en la misma función en otra aeronave del mismo grupo.

Entrenamiento de transición: El entrenamiento requerido para tripulantes que han sido calificados y prestado servicios en la misma función en otra aeronave del mismo grupo.

Entrenamiento para promoción: El entrenamiento para tripulantes que se han calificado y servido como copiloto en un tipo particular de aeronave antes que ellos puedan prestar servicios como Piloto en ese tipo de aeronave.

Entrenamiento diferenciado: El entrenamiento requerido para tripulantes que han sido calificados y prestado servicios en un tipo particular de aeronave, presten servicios en una particular variación de esa aeronave.

Entrenamiento periódico: El que se realiza en forma repetitiva para mantener a los tripulantes entrenados y debidamente actualizados con relación a la aeronave y las tareas y funciones del puesto que ocupan.

Entrenamiento en vuelo: Se refiere a las maniobras, procedimientos o funciones que deben ser ejecutadas en la aeronave.

Equivalente al nivel del mar: Referido a las condiciones de 15° centígrados y a una presión de 760 milímetros de mercurio.

Error del sistema altimétrico (ASE): Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de un reglaje barométrico correcto, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.

Error vertical total (TVE): Diferencia geométrica vertical entre la altitud de presión real de vuelo de una aeronave y su altitud de presión asignada (nivel de vuelo).

Estado del Explotador: Estado en el que está ubicado el asiento principal de los negocios del Explotador o en su defecto la residencia permanente del mismo.

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

NOTA: En caso de matrícula de aeronave de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago corresponden al estado de matrícula. Véase al respecto la resolución del Consejo, del 14 de diciembre de 1967, sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación (Doc. 8722).

ETOPS: Vuelo a grandes distancias de un avión con dos grupos motores de turbina.

Explotador: Se denomina Explotador de un avión a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro (Art. 65 y 66 del Código Aeronáutico). El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves (Código Aeronáutico).

GPWS: Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.

Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL): Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las Partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de las performances.

Lista maestra de equipos mínimos (MMEL): Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo, de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

Lista de equipos mínimos (MEL): Lista de equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando Parte del equipo no funciona y que ha sido preparada por el Explotador de conformidad con la MMEL, establecida para el tipo de aeronave, o de acuerdo con criterios más restrictivos..

Mantenimiento: Trabajos requeridos para asegurar la aeronavegabilidad de los aviones, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, reparación, inspección, reemplazo de piezas, modificación o rectificación de defectos.

Manual del explotador para controlar el mantenimiento: Documento que describe los procedimientos del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.

Manual de operaciones del Explotador (MOE): Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

Manual de operación de la aeronave: Manual aceptable para el Estado del explotador, que contiene procedimientos, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalle de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves.

Manual de vuelo: Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura de la aeronave.

Masa máxima: Masa máxima certificada de despegue.

Médico Aeroevacuador: Es todo profesional médico, que acredite haber aprobado las exigencias previstas en el Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica y se encuentre afectado a una empresa, que brinde servicio de Transporte Aéreo Sanitario.

Mercancías peligrosas: Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificada conforme a dichas Instrucciones.

Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

Miembro de la tripulación de cabina(TCP): Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que la asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Mínimos de utilización de aeródromo: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

(a) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista y/o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

(b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DH/DA).

(c) El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/MDH) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Nivel de crucero: Nivel que se mantiene durante una Parte considerable del vuelo.

Nivel deseado de seguridad (TLS): Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino o de cualquier otro período entre la puesta y salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

NOTA: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halla a 6° grados por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se encuentra 6° grados por debajo del horizonte.

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajo aéreo.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

Operación de aproximación y aterrizaje por instrumentos: Las operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

(a) Operación de aproximación y aterrizaje de no-precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que no utiliza guía electrónica de trayectoria de planeo.

(b) Operación de aproximación y aterrizaje de precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión en azimut y de trayectoria de planeo con mínimos determinados por la categoría de la operación.

Operaciones especiales: Son aquellas operaciones que requieren una habilitación especial, tal es el caso de CAT II/III o una autorización especial (MNPS, RVSM, ETOPS, RNP, RNAV, etc).

Categoría de las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión:

Operación de ILS Categoría I (CAT I): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200ft) y con una visibilidad no inferior a 800 m o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m

Operación de ILS Categoría II (CAT II): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

Operación de ILS Categoría III (CAT III): Se subdivide en:

Categoría III A (CAT III A): Aproximación y aterrizaje de precisión:

(a) Hasta una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y;

(b) Con un alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 200 m.

Categoría III B (CAT III B): Aproximación y aterrizaje de precisión:

(a) Hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft) o sin limitación de altura de decisión y;

(b) Con un alcance visual en la pista (RVR) inferior a 200 m pero no inferior a 50 m

Categoría III C (CAT III C): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

NOTA – Cuando los valores de altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (Ejemplo: una operación con una DH correspondiente a la CAT III A pero con RVR de la CAT III B, se considerará operación de la CAT III B, y una operación con una DH correspondiente a la CAT II pero con RVR CAT I, se considerará operación de la CAT II.

Operaciones internacionales: Transporte aéreo que se realiza entre nuestro país y otros países del mundo.

Operaciones internas: Transporte aéreo que se realiza dentro del territorio nacional entre una provincia y otra u otras.

Operaciones provinciales: Transporte aéreo que se realiza dentro de una provincia.

Performance de navegación requerida (RNP): Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

NOTA – La performance y los requisitos se definen para un tipo o aplicación de RNP en particular.

Período de descanso: Todo período de tiempo en tierra durante el cual el Explotador releva de todo servicio a un miembro de la tripulación.

Período de servicio de vuelo: El tiempo total desde el momento en que un miembro de la tripulación de vuelo comienza a prestar servicio, inmediatamente después de un período de descanso y antes de hacer un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que al miembro de la tripulación de vuelo se le releva de todo servicio después de haber completado tal vuelo o serie de vuelos.

Piloto: Persona que ha cumplido con los requisitos que se exigen para la operación de aeronaves que posee la licencia de vuelo respectiva.

Piloto al mando: Piloto designado por el Explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto de relevo en crucero: Miembro de la tripulación de vuelo designado para realizar tareas de piloto durante vuelo de crucero para permitir al piloto al mando o al copiloto el descanso previsto.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o Parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

Plan operacional de vuelo: Plan del Explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance de la aeronave, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Principios relativos a factores humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre el componente humano y los de otro tipo que integren el sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de mantenimiento: Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo el programa de fiabilidad, que se requieren para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

Registrador de vuelo: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación accidentales o incidentes.

Registro técnico de vuelo (RTV): Libro donde se registran las novedades técnicas de la aeronave comprobadas por el piloto al mando, como así también las medidas correctivas tomadas por la organización técnica del Explotador para solucionarlas.

Reparación: Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad para asegurar que la aeronave sigue satisfaciendo los aspectos de diseño que corresponden a los requisitos de aeronavegabilidad aplicados para expedir el certificado de tipo para el tipo de aeronave correspondiente, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.

RVSM (Separación vertical mínima reducida): Separación vertical mínima de mil (1000) pies entre aeronaves con aprobación RVSM, aplicable en el espacio aéreo RVSM.

Servicios de escala: Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

Segmento de vuelo Tiempo de vuelo programado entre dos aeródromos sin paradas intermedias

Segundo al mando (SAM): (en ingles SIC): Piloto titular de licencia que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS): Es toda serie de actos destinados a trasladar en una aeronave habilitada a tales fines y por vía aérea, pacientes de un aeródromo a otro, bajo responsabilidad médica.

Sistemas de documentos de seguridad de vuelo: Conjunto de documentación interrelacionada establecido por el explotador, en el cual se recopila y organiza la información necesaria para las operaciones de vuelo y en tierra, y que incluye, como mínimo, el manual de operaciones y el manual de control de mantenimiento del explotador.

Sustancias psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína y otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

TAWS: Sistema de advertencia y alerta de proximidad del terreno.

Tiempo de servicio: Período durante el cual un miembro de la tripulación está en disposición del Explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio quedan incluidos el tiempo de servicio en vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de simulador o estudios realizados por encargo del Explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.

Tiempo de servicio de vuelo: Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos hasta media hora después de finalizado el o los mismos.

Tiempo de vuelo: Tiempo total transcurrido desde el momento en que el avión empieza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

NOTA - Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo entre “calza y calza” o “entre calzas” de uso general, que se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse por su propia fuerza con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Tipo de RNP: Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas náuticas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán el 95% del tiempo de vuelo como mínimo. Ejemplo: RPN 4 representa una precisión de +/- 7,4 kilómetros (4NM) basándose en una retención del 95%.

Transmisor de localización de emergencia (ELT): Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede en caso de accidente, funcionar automáticamente o bien ser activado manualmente.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE A – GENERALIDADES

135.1 Aplicación.

135.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a esta Parte.

135.4 Bases de operaciones

135.12 Tripulantes previamente instruidos.

135.19 Operaciones en emergencia.

135.21 Requerimientos del manual de operaciones.

135.23 Contenido del manual de operaciones (MOE).

135.25 Requerimientos de la aeronave.

135.27 Registro técnico de vuelo

135.28 Libro de a bordo

135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.

135.43 Transporte de mercancías peligrosas.

135.1 Aplicación

Esta Parte establece las normas que regulan a las operaciones de las aeronaves clasificadas como 135 de acuerdo con el apéndice C de la Parte 119

(a) Las operaciones de Transporte Aéreo No Regular, incluidas las de Servicios de Transporte Aéreo Sanitario (S.T.A.S.).

(b) Toda persona empleada o contratada por el Explotador que lleve a cabo operaciones según esta Parte, incluyendo el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de la aeronave.

(c) Cada Explotador que es titular de un Certificado de Servicios de Transporte Aéreo bajo la Parte 119 de esta regulación.

(d) Toda persona que desee obtener un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos según RAAC Parte 119, cuando se realicen las pruebas de verificación para su certificación.

(e) A los efectos de esta Parte los Explotadores serán considerados operacionalmente, de acuerdo con el siguiente criterio:

(1) CLASE I : Todo Explotador que opere con una (1) aeronave y con hasta cuatro (4) pilotos.

(2) CLASE II. Todo Explotador que opere con hasta cuatro (4) aeronaves y con hasta doce (12) pilotos.

(3) CLASE III. Todo Explotador que opere con cinco (5) o más aeronaves y trece (13) o más pilotos.

(f) De acuerdo con lo establecido en RAAC 119.65 los Explotadores deberán disponer de suficiente personal de conducción de acuerdo con lo siguiente:

(1) Para los Explotadores CLASE I, deberán contar, como mínimo, con los siguientes cargos:

(i) Jefe de Pilotos.

(ii) Jefe de Mantenimiento o contrato con taller habilitado por la Autoridad Aeronáutica correspondiente.

(2) Para los Explotadores CLASE II, deberán contar, como mínimo, con los siguientes cargos:

(i) Director de Operaciones.

(ii) Jefe de Pilotos.

(iii) Director de Area Técnica. De acuerdo con lo establecido en RAAC 119.65 (a bis).

(3) Para los Explotadores CLASE III, deberán contar con los cargos establecidos en RAAC 119.65.

135.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944)

(a) Aclárase que ninguna norma de esta Parte impedirá que la Autoridad Aeronáutica Argentina, previo un acuerdo celebrado entre el Estado Nacional y otro Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), pueda transferir todas o Parte de las funciones y obligaciones que posee como estado de matrícula respecto de sus aeronaves nacionales en función de lo determinado por el artículo 31 del Convenio Internacional citado, cuando dichas aeronaves sean explotadas de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento, intercambio o cualquier arreglo similar que se hubiera celebrado con un Explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en ese otro Estado contratante, de conformidad con lo previsto por el artículo 83 bis del citado Convenio Internacional.

135.3 Reglas aplicables a operaciones sujetas a esta Parte

(a) Toda persona que utiliza una aeronave en operaciones según esta Parte deberá:

(1) Mientras opera dentro del país, cumplir con las reglas aplicables de estas Regulaciones; y

(2) Mientras opera fuera de la República Argentina, cumplir con las reglas establecidas por estas Regulaciones, las Regulaciones del país que sobrevuele, lo que sea aplicable, y con cualquier regla de esta Parte, Parte 61 y Parte 91 que sea más restrictiva, o las Regulaciones de los países extranjeros y que pueda ser cumplimentada sin violar el Anexo 2.

135.4 Bases de Operaciones

(a) Cada Explotador deberá contar y registrar ante Autoridad Aeronáutica una Base de Operaciones que puede coincidir con la ubicación de su oficina comercial, de acuerdo con RAAC 119.22.

(b) Cada Explotador deberá, antes de establecer o cambiar la ubicación de cualquier base de operaciones, notificar por escrito a la Autoridad Aeronáutica dentro de los quince (15) días hábiles.

(c) Ningún Explotador que establezca o cambie la ubicación de cualquier base de operaciones podrá realizar operaciones de acuerdo con estas normas a menos que previamente cumpla con lo determinado en

135.12 Tripulantes previamente instruidos

(a) Un Explotador puede utilizar un tripulante que haya recibido instrucción de ese Explotador de acuerdo con los programas de instrucción aprobados por la Autoridad Aeronáutica con anterioridad a la entrada en vigencia de esta Parte de la RAAC.

135.19 Operaciones en emergencia

(a) En una emergencia que comprometa la seguridad de personas o bienes, el Explotador puede desviarse de las normas de estas Regulaciones en lo relacionado con la aeronave, el equipamiento y los mínimos meteorológicos, hasta el límite requerido para superar la emergencia.

(b) En una emergencia que comprometa la seguridad de personas o bienes, el piloto al mando puede desviarse de las normas de estas Regulaciones, hasta el límite requerido para superar la emergencia.

(c) Cada persona que bajo la autorización de esta Sección, se desvíe de las normas establecidas deberá, dentro de los diez (10) días hábiles, después de la desviación, enviar a la Autoridad Aeronáutica, un informe completo de la operación de la aeronave involucrada, incluyendo una descripción de la desviación y las razones que la motivaron.

135.21 Requerimientos del manual de operaciones

(a) El Explotador deberá preparar y mantener actualizado un Manual de Operaciones del Explotador (MOE) que contenga sus procedimientos y políticas aceptadas por la Autoridad Aeronáutica. Este manual deberá ser usado por el personal de vuelo del explotador, personal de mantenimiento y de tierra para llevar a cabo sus operaciones.

(b) Cada poseedor del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (C.E.S.A.), mantendrá por lo menos una copia del manual, en su base principal de operaciones.

(c) El manual no debe ser contrario a ninguna ley nacional o regulación extranjera aplicable a operaciones del Explotador en países extranjeros, al certificado de operación, o a las especificaciones de operación del Explotador.

(d) Una copia del manual, o Partes apropiadas de éste (con sus revisiones al día), deberá estar disponible para:

(1) Los tripulantes de vuelo.

(2) Los inspectores de la Autoridad Aeronáutica.

(3) El personal de mantenimiento y personal de tierra del Explotador.

(e) Cada empleado del Explotador a quien se le proporcione un manual, o partes de él, según el párrafo (d) de esta Sección, deberá mantenerlo al día con los cambios y adiciones correspondientes.

(f) Excepto por lo estipulado en el párrafo (d) de esta Sección, cada Explotador deberá llevar las partes correspondientes del manual en cada aeronave. Las partes correspondientes deben estar disponibles para el uso del personal de vuelo o de tierra.

(g) Con el propósito de cumplir con el inciso (d) de esta Sección, un Explotador puede entregar a las personas allí citadas todo el manual o partes del mismo en forma impresa u otra forma, aceptable para la Autoridad Aeronáutica, que sea legible en idioma español. Si el Explotador entrega todo el manual o partes del mismo en otra forma, diferente a la impresa, él debe asegurar que existe un dispositivo compatible de lectura, que provea una imagen legible de la información e instrucciones, o un sistema capaz de proporcionar la información e instrucciones en idioma español.

135.23 Contenido del manual de operaciones del explotador (MOE).

(a) El Manual debe contener los siguientes capítulos:

Capítulo 1: Introducción.

Capítulo 2: Administración y control del Manual de Operaciones.

Capítulo 3: Administración y supervisión de las operaciones.

Capítulo 4: Instrucción.

Capítulo 5: Fatiga de la tripulación de vuelo y limitaciones del tiempo de vuelo.

Capítulo 6: Supervisión de las operaciones-Generalidades.

Capítulo 7: Supervisión de las operaciones-En tierra.

Capítulo 8: Supervisión de las operaciones-En vuelo.

Capítulo 9: Preparación del vuelo.

Capítulo 10: Performance de la aeronave.

Capítulo 11: Guías y cartas de ruta.

Capítulo 12: Altitudes mínima de vuelo / mínimos de utilización de aeródromos.

Capítulo 13: Prevención de accidentes y gestiones posteriores al accidente.

Capítulo 14: Seguridad (protección)

(b) Cada manual deberá tener la fecha de la última revisión en cada página afectada.

135.25 Requerimientos de la aeronave

(a) Ningún Explotador puede operar una aeronave según esta Parte a menos que:

(1) No contradiga los artículos 69,106 y 107 del Código Aeronáutico.

(2) Esté registrada como una aeronave civil en la República Argentina y tenga un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, expedido según estas Regulaciones; y

(3) Esté aeronavegable y cumpla los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, incluyendo aquellos relativos a la identificación y equipamiento.

(b) Un Explotador puede operar en transporte aéreo una aeronave civil alquilada o fletada sin la tripulación y registrada en un país que es Parte de la Convención de Aviación Civil Internacional, si:

(1) La aeronave tiene un certificado de aeronavegabilidad apropiado expedido por el país de registro y cumple los requisitos de matriculación e identificación de ese país;

(2) La aeronave es de un diseño tipo, el cual está aprobado bajo un certificado tipo argentino y cumple con todos los requisitos de estas Regulaciones que serían aplicables a esa aeronave si estuviera matriculada en la República Argentina, incluyendo los requisitos que deben ser cumplidos para la extensión de un certificado de aeronavegabilidad estándar de la República Argentina (incluyendo conformidad del diseño tipo, condición para operación segura y los requerimientos de emisión de ruido, venteo de combustible y emisión de gases de escapes de motores requeridos en estas Regulaciones). Este cumplimiento se hará mediante la convalidación del certificado de aeronavegabilidad.

(3) La aeronave es operada por personal aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica competente, y empleados por el Explotador.

(4) El Explotador registre el contrato de alquiler o fletamento de la aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves.

135.27 Registro técnico de vuelo (RTV).

(a) El Explotador confeccionará un Registro Técnico de Vuelo (RTV) basándose en las directivas vigentes de la Autoridad Aeronáutica competente y mantendrá un ejemplar para cada aeronave como dotación permanente a bordo. El mismo contendrá los puntos necesarios para cada tipo de aeronave en relación con las novedades o defectos informados por el piloto al mando de acuerdo con las normas de la DNA.

(b) El Explotador deberá conservar a disposición de la Autoridad Aeronáutica competente, por el término de dos (2) años los Registros Técnicos de Vuelo una vez completados. Las anotaciones deberán hacerse en tinta

135.28 Libro de a bordo.

(a) El Explotador deberá anotar y mantener actualizado el libro de a bordo para ser presentado ante las autoridades de la Subsecretaría de Transporte Aéreo (SSTA) cuando lo solicite.

135.41 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes

(a) Ningún Explotador puede permitir que alguna aeronave incluida en su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos sea involucrada en una operación que esté en violación a las Leyes vigentes en la República Argentina.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave dentro de la República Argentina con conocimiento de que son transportadas drogas narcóticas, marihuana, drogas, sustancias depresivas o estimulantes, a menos que esté específicamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica u otra autoridad competente.

135.43 Transporte de mercancías peligrosas

(a) No se trasladarán a bordo de aeronaves operando bajo esta parte, explosivos ni mercancías peligrosas, sin la debida autorización de la Autoridad Aeronáutica.

(b) en caso de que un Explotador que opera bajo esta Parte solicite y le sea aprobado por la Autoridad Aeronáutica el Traslado de Mercancías Peligrosas, deberá incluir en su Manual de Operaciones del Explotador (MOE):

(1) Procedimientos e instrucciones para capacitar al personal para reconocer mercancías peligrosas y si esos materiales van a ser transportados, almacenados o manipulados, los procedimientos e instrucciones para:

(a) Recibir para el embarque las mercancías peligrosas de acuerdo con las normas vigentes, para asegurar el embalaje correspondiente, marcas, etiquetas, documentación de embarque, compatibilidad de materiales e instrucciones para la carga, almacenamiento y manipuleo.

(ii) Notificación y reporte de incidentes con mercancías peligrosas.

(iii) Notificación e informe al piloto al mando cuando hay mercancías peligrosas a bordo.

(c) De conformidad con lo establecido en (a) el Explotador deberá impartir en forma periódica, a los tripulantes, el entrenamiento referido a mercancías peligrosas para capacitarlos en el reconocimiento de las mismas y evitar su transporte.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE B – OPERACIONES DEL AVION.

135.61 Aplicación.

135.63 Requerimientos para mantenimiento de registros.

135.65 Informes sobre irregularidades mecánicas.

135.67 Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades en medios de comunicación o ayudas a la navegación.

135.69 Restricción o suspensión de operaciones: continuación del vuelo en emergencia.

135.70 Simulación de emergencias durante el vuelo.

135.71 Preparación del vuelo.

135.72 Planeamiento operacional del vuelo

135.73 Inspecciones, pruebas y controles.

135.75 Credencial de inspectores: admisión a la cabina de mando.

135.77 Responsabilidad para el control de operaciones.

135.79 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.

135.81 Suministro al personal de la información operacional y de los cambios pertinentes.

135.83 Información operacional requerida.

135.85 Transporte de personas cumpliendo tareas especiales.

135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.

135.89 Requerimientos de pilotos: uso de oxígeno.

135.91 Oxígeno para uso medicinal de los pasajeros.

135.93 Piloto automático: altura mínima de utilización.

135.95 Personal de vuelo: limitaciones en el uso de servicios.

135.96 Equipo de la tripulación de vuelo.

135.97 Aeronaves y facilidades para experiencia reciente de vuelo.

135.98 Micrófonos.

135.99 Composición de la tripulación de vuelo.

135.100 Tareas de la tripulación de vuelo.

135.107 Requerimiento de tripulantes de cabina de pasajeros.

135.108 Requerimientos de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.

135.109 Designación de tripulación.

135.113 Manipulación de los controles de vuelo.

135.117 Información a los pasajeros antes del vuelo.

135.119 Prohibición de transportar armas.

135.121 Bebidas alcohólicas.

135.120 Sustancias psicoactivas.

135.122 Estibaje de comidas, bebidas y equipajes durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue o aterrizaje.

135.123 Tareas en emergencias y en evacuación de emergencia.

135.125 Seguridad en los aviones.

135.127 Información a los pasajeros y prohibición de fumar.

135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.

135.133 Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo.

135.135 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

135.137 Reabastecimiento de combustible con una planta propulsora en marcha.

135.139 Ascenso o descenso de los pasajeros con una planta propulsora en marcha.

135.61 Aplicación.

Esta Subparte prescribe reglas, en adición a aquellas de la Parte 91, que se aplican a operaciones según esta Parte.

135.63 Requerimientos para mantenimiento de registros

(a) Cada Explotador debe mantener en la base de operaciones, que determine, y tener disponible para su inspección por la Autoridad Aeronáutica, la siguiente documentación:

(1) Organigrama, con los nombres de quienes ocupan los cargos y desempeñan funciones

(2) El Certificado de Explotador de Servicios Aéreos y los Anexos correspondientes.

(3) El Manual de Operaciones del Explotador (MOE) actualizado y aprobado, incluyendo las Especificaciones Operativas certificadas para dicho Explotador.

(4) Un legajo individual para cada uno de los tripulantes designados para ejecutar las operaciones, que contenga la siguiente información:

(i) Nombre completo del piloto.

(ii) Copia de las Licencias y habilitaciones obtenidas.

(iii) Experiencia aeronáutica, en detalle suficiente que permita determinar la calificación del piloto para conducir las operaciones según esta Parte.

(iv) Las tareas asignadas al piloto y la fecha a partir de la cual deba cumplirlas.

(v) Copia de la habilitación psicofisiológica que posee y fecha de vencimiento.

(vi) La fecha y el resultado de cada una de las habilitaciones iniciales y periódicas, exámenes de competencia y control de idoneidad y para ascenso requeridos por esta Parte, el tipo de aeronave volada en cada control.

(vii) El tiempo de vuelo detallado de manera tal que permita verificar el cumplimiento de las exigencias impuestas por esta Parte.

(viii) La habilitación otorgada por la Autoridad Aeronáutica para desempeñarse como inspector reconocido, instructor de vuelo o instructor de simulador.

(ix) Toda acción tomada en cuanto a descalificación o suspensión de actividad por problemas médicos o profesionales.

(x) Constancia de los períodos de vacaciones, licencias y partes de enfermos del causante.

(xi) El legajo individual deberá ser conservado, por el explotador desde la fecha de incorporación del titular de la licencia a la empresa, hasta dos (2) años posteriores a la cesación de la relación laboral.

(5) Un legajo individual para cada tripulante de cabina de pasajeros (TCP) que sea utilizado bajo esta Parte, según lo establecido en 135.63 (a) (4).

(6) La siguiente Documentación Aeronáutica actualizada:

(i) Código Aeronáutico.

(ii) RAAC 135 y RAAC 91

(iii) AIP.

(iv) Para el resto de la documentación, si demuestra que puede acceder a ella por internet, es suficiente.

(b) Para todas las aeronaves operadas por el Explotador, este será responsable de la preparación y exactitud del manifiesto de pasajeros y carga de la aeronave. El manifiesto deberá ser preparado antes de cada despegue e incluir como mínimo:

(1) Número de pasajeros.

(2) El peso total de la carga.

(3) El peso máximo de despegue de la aeronave para ese vuelo.

(4) Los límites del centro de gravedad.

(5) El centro de gravedad de la aeronave una vez cargada, excepto que el centro de gravedad no deba ser calculado si la aeronave es cargada de acuerdo con un sistema preestablecido aprobado que asegure que el centro de gravedad se encontrará siempre dentro de los límites aprobados.

(6) Para estos casos, el manifiesto deberá tener un lugar a los efectos de asentar que la carga se ha realizado de acuerdo con dicho método y que el centro de gravedad se encuentra dentro de los límites autorizados.

(7) La matrícula de la aeronave.

(8) El lugar de partida y destino.

(9) La identificación de los miembros de la tripulación y la posición que ocuparán durante el vuelo.

(10) El explotador deberá conservar los registros por un plazo mínimo de seis (6) meses de la fecha de operación.

(c) El piloto al mando de una aeronave, para la cual un manifiesto de pasajeros y carga debe ser preparado, deberá portar una copia del mismo.

135.65 Informes sobre irregularidades mecánicas

(a) Cada Explotador debe proveer un Registro Técnico de Vuelo (RTV) para ser llevado a bordo de cada aeronave, para el registro de las novedades, defectos mecánicos y técnicos o diferirla para su posterior corrección.

(b) El piloto al mando debe registrar en el RTV cada una de las novedades técnicas que observe durante el vuelo. Antes de cada vuelo, el piloto al mando debe, si al momento no es de su conocimiento, determinar el estado de cada novedad técnica registrada en el RTV, al final del vuelo que le precede. Los registros deberán hacerse en tinta.

(c) Cada persona que efectúa una acción correctiva sobre una de las novedades asentadas en el RTV, o difiera su ejecución, deberá dejar registrada en dicho registro la acción ejecutada de acuerdo con los requerimientos de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Cada Explotador debe establecer un procedimiento para mantener el original del RTV requerido por esta sección, a bordo del avión, para ponerlas a disposición del personal correspondiente y debe incluir este procedimiento en el Manual de Operaciones del Explotador (MOE).

(e) Cada Explotador deberá conservar a disposición de la Autoridad Aeronáutica, por el término de dos (2) años, los registros técnicos de vuelo una vez completados.

135.67 Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas o irregularidades en medios de comunicación o ayudas a la navegación.

(a) Toda vez que un piloto encuentre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas o irregularidades en las comunicaciones de tierra o las ayudas a la navegación en vuelo que considere esenciales para la seguridad de otros vuelos, el piloto notificará a las estaciones de tierra correspondientes tan pronto como sea posible.

135.69 Restricción o suspensión de las operaciones: continuación del vuelo en emergencia.

(a) Si durante las operaciones bajo esta Parte un Explotador o un piloto al mando toma conocimiento de condiciones, incluso en pistas y aeródromos, que son riesgosas para la seguridad de las operaciones, el Explotador o el piloto al mando, en tal caso, puede restringir o suspender las operaciones como sea necesario hasta que las condiciones sean corregidas.

(b) Ningún piloto al mando puede permitir que un vuelo continúe hacia un aeropuerto o intente aterrizar con estas condiciones expresadas en (a) de esta Sección, a menos que, en opinión del piloto al mando, se puede esperar razonablemente que las condiciones riesgosas serán corregidas para la hora estimada de arribo, a menos que esto sea un procedimiento inseguro. En este último caso, la continuación hacia ese aeródromo será una situación de emergencia bajo 135.19.

135.70 Simulación de emergencias durante el vuelo

(a) El Explotador se asegurará que durante el vuelo, mientras se lleven pasajeros o carga a bordo, no se simularán situaciones anormales o de emergencia.

135.71 Preparación del vuelo

(a) No se iniciará un vuelo hasta que se hayan completado los formularios de Preparación del Vuelo en los se certifique, que el piloto al mando ha comprobado que:

(1) La aeronave está en condición aeronavegable.

(2) Los instrumentos y equipos prescritos en la Subparte C para el tipo de operación que vaya a efectuarse, estén instalados y sean suficientes para realizar el vuelo.

(3) La aeronave ha sido liberada al servicio conforme con lo dispuesto por 135.443.

(4) El peso de la aeronave y el emplazamiento del centro de gravedad son tales, que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.

(5) La carga transportada está distribuida y estibada debidamente, de tal manera que la aeronave pueda efectuar con seguridad el vuelo.

(6) Se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de operación, expuestas en la Subparte I respecto al vuelo en cuestión.

(b) El Explotador conservará durante seis (6) meses como mínimo los formularios completos de los planes de vuelo realizados

135.72 Planeamiento operacional del vuelo

(a) Para cada vuelo proyectado se preparará un Plan Operacional de Vuelo, el mismo lo aprobará y firmará el Comandante de la aeronave, y le entregará una copia al Explotador o a un agente designado. Si ninguno de estos procedimientos fuera posible, lo entregará a la autoridad aeronáutica del lugar o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.

NOTA: Este artículo exige que el plan operacional de vuelo, o una copia autenticada del mismo quede en el punto de partida.

(b) En el MOE se incluirá el contenido y uso del plan operacional de vuelo.

135.73 Inspecciones, pruebas y controles.

(a) Cada Explotador y toda persona empleada por él, debe permitir a la Autoridad Aeronáutica, efectuar inspecciones o pruebas para determinar el cumplimiento de las Regulaciones aplicables y del Certificado del Explotador de Servicios Aéreos y las Especificaciones de Operación del Explotador.

(b) A los efectos de esta subparte deberá entenderse como:

(1) Control de idoneidad: Es todo vuelo que se realice, entre aeródromos o posiciones de notificación obligatoria, que permita a la Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido llevar a cabo un control de

idoneidad en vuelo, control de idoneidad en vuelo por instrumentos, inspecciones o verificaciones del desempeño del piloto o de la tripulación durante la ejecución de un vuelo.

(2) Control de ruta: Es todo vuelo que realice un Explotador, con un Inspector de Vuelo o Inspector Reconocido a bordo, que tenga por objeto comprobar, controlar o verificar el desempeño del piloto o la tripulación para realizar un vuelo bajo IFR dentro de un espacio aéreo controlado. Para el caso que el piloto opere bajo VFR el vuelo será una navegación entre dos puntos que permita al piloto demostrar su capacidad para cumplimentar el traslado.

135.75 Credencial de inspectores: admisión a la cabina de mando.

(a) Todas las veces que, en el desempeño de sus tareas de inspección, un inspector de la Autoridad Aeronáutica presente la credencial correspondiente, al piloto al mando de una aeronave operada por el Explotador, el inspector debe tener libre acceso a la cabina de mando de esa aeronave. Sin embargo, este párrafo no limita la autoridad del piloto al mando de excluir a cualquier persona de la cabina de vuelo del piloto, en situación de emergencia en interés de la seguridad.

135.77 Responsabilidad para el control de operaciones

(a) El Explotador es responsable del control de las operaciones y debe listar, en el manual requerido por la Sección 135.21 de esta Parte, el nombre y cargo de cada persona autorizada por él para efectuar el control de las operaciones.

135.79 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.

(a) Ninguna persona puede asaltar, amenazar, intimidar o interferir a un miembro de la tripulación en el desarrollo de sus deberes a bordo de una aeronave que está siendo operada (Arts). 198, 190 y concordantes del Código Penal de la Nación).

135.81 Suministro al personal de la información operacional y de los cambios pertinentes

(a) El Explotador proporcionará a cada uno de sus empleados la Parte de las Especificaciones de Operación que son de su deber y responsabilidades y tendrá disponible para cada piloto afectado el siguiente material actualizado:

(b) Manual de información para aeronavegantes o una publicación comercial que contenga la misma información.

(c) Esta Parte y la Parte 91 de estas Regulaciones.

(d) Manual de equipamiento de la aeronave y/o manual de vuelo (AFM) y/o manual de operaciones de la aeronave o equivalentes.

(e) Para operaciones en el exterior, la información internacional de vuelo o publicaciones comerciales que contengan la información pertinente a las operaciones y a los requerimientos de entrada de los países en los cuales se va a operar.

135.83 Información operacional requerida

(a) El Explotador de una aeronave debe proveer la siguiente documentación, vigente y actualizada accesible al piloto en el puesto del piloto y este deberá utilizarla:

(1) Una lista de control de procedimientos (LCP), que contenga los procedimientos para situaciones normales, anormales y de emergencias.

(2) Las cartas aeronáuticas correspondientes.

(3) Para operaciones IFR, las cartas de navegación correspondientes, las áreas terminales y las cartas de descenso y aproximación.

(4) Para aeronaves multimotores, las tablas de performances con un motor inoperativo. Si la aeronave está aprobada para vuelo IFR esos datos deben ser suficientes para permitir al piloto verificar el cumplimiento del 135.181 (a)

(b) Cada lista de control de procedimientos requerida por el párrafo (a) (1) de esta Sección deberá contener los siguientes procedimientos:

(1) Antes de la puesta en marcha.

(2) Antes del rodaje

(3) Antes del despegue.

(4) Después del despegue

(5) Ascenso

(6) Crucero

(7) Descenso

(8) Antes del aterrizaje.

(9) Después del aterrizaje.

(10) Detención de motores.

135.85 Transporte de personas cumpliendo tareas especiales.

(a) Las siguientes personas pueden ser llevadas a bordo de una aeronave sin cumplir con los requerimientos de esta Parte, referidos a transporte de pasajeros:

(1) Un tripulante u otro empleado del Explotador.

(2) Una persona necesaria para la manipulación segura de animales, o cargas especiales en la aeronave.

(3) Una persona necesaria para la manipulación segura de materiales peligrosos.

(4) Un Inspector de la Autoridad Aeronáutica.

135.87 Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano

(a) Ninguna persona puede llevar carga, incluyendo equipaje de mano en una aeronave, a menos que:

(1) Sea llevada en un lugar o compartimiento de carga aprobado, instalado en la aeronave;

(2) Esté fijada por un medio aprobado; o

(3) Sea transportada de acuerdo con lo siguiente:

(i) Que la carga esté apropiadamente fijada por un cinturón de seguridad u otro medio de suficiente resistencia de forma tal de eliminar la posibilidad de movimiento en todas las condiciones anticipadas en tierra y en vuelo; o que el equipaje de mano esté restringido adecuadamente para prevenir su movimiento durante la turbulencia del aire.

(ii) Que esté embalada o cubierta para evitar posibles daños a los pasajeros.

(iii) Que no imponga carga sobre estructura de asientos o del piso, que exceda los límites de carga para estos componentes.

(iv) Que esté colocada en una posición que no obstaculice el acceso o uso de una salida de emergencia o salida regular requerida, o el uso del pasillo entre la cabina de mando, la cabina de pasajeros, o que esté colocada en una posición que no obstaculice a los pasajeros la visión de los letreros de "colocarse el cinturón", "no fumar", o cualquier otro letrero requerido de salida, a menos que otro letrero auxiliar esté provisto para notificar a los mismos.

(v) Que no esté colocada directamente sobre los pasajeros, en sus asientos.

(vi) Que esté estibada correctamente, para despegue y aterrizaje en operaciones de carga solamente. El párrafo (a) (3) (iv) de esta Sección, no es aplicable si la carga está estibada de tal modo que por lo menos una salida de emergencia o salida regular, esté disponible para todos los ocupantes, de modo que puedan salir de la aeronave sin obstáculos en caso de emergencia.

(b) Cada asiento de pasajeros debajo del cual se aloje el equipaje, deberá proveer condiciones tales, que el equipaje no pueda deslizarse bajo los movimientos severos de las fuerzas de inercia máxima especificadas en las Regulaciones de aterrizaje de emergencia, bajo las que la aeronave fue certificada.

(c) Cuando la carga es transportada en compartimientos de carga diseñados para permitir la entrada de un miembro de la tripulación para extinguir el fuego que pueda ocurrir durante un vuelo, la carga debe estar colocada de tal modo que permita al tripulante alcanzar efectivamente todas las partes del compartimiento con el contenido de los matafuegos manuales.

135.89 Pilotos: Uso de oxígeno

(a) Aeronaves no presurizadas: cada piloto de una aeronave no presurizada deberá utilizar oxígeno continuamente cuando vuelva:

(1) A altitudes entre 10.000/12.000 pies sobre el nivel medio del mar (MSL), y cuando la duración del vuelo a dicha altitud sea mayor de treinta (30) minutos.

(2) Sobre 12.000 pies MSL.

(b) Aeronaves presurizadas: toda vez que se opere a una altitud de cabina mayor de 10.000 pies MSL, cada piloto deberá cumplir con (a). Cuando se opere a una altitud entre 25.000 y 35.000 pies MSL, a menos que cada piloto posea una máscara de oxígeno de colocación rápida, aprobada, se deberá:

(1) Como mínimo uno (1) de los pilotos en los controles de vuelo deberá utilizar una máscara de oxígeno permanente o a demanda cuando la cabina de vuelo exceda los 12 000 pies MSL, y

(2) Durante dicho vuelo, cada uno de los otros tripulantes de vuelo que cumplan funciones en la cabina de vuelo deberá tener disponible una máscara de oxígeno conectada a la correspondiente toma de oxígeno, y colocada en un lugar que les permita su rápida colocación y uso.

(c) Si uno de los pilotos abandona la cabina de vuelo de una aeronave que vuela a una altitud sobre los 25.000 pies MSL, el piloto que permanece en los controles, deberá colocarse y asegurar una máscara de oxígeno hasta que el otro piloto regrese a la cabina de vuelo.

135.91 Pasajeros: Uso del oxígeno medicinal

(a) Excepto lo establecido en 135.91 (d) y (e), ningún Explotador puede permitir el transporte o la operación de equipos para el almacenamiento, generación o suministro de oxígeno medicinal a menos que la unidad que deberá ser transportada, sea construida de manera tal que todas las válvulas, conexiones y manómetros estén protegidos durante el transporte o la operación y que se cumplan las siguientes condiciones:

(1) El equipamiento deberá ser:

(i) De un tipo aprobado, o de acuerdo con los requerimientos de fabricación, embalaje, señalamiento y mantenimiento que establecen las normas RAAC.

(ii) Pertener al Explotador y ser mantenido de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado para dicho Explotador.

(iii) Mantenido libre de contaminantes inflamables en todas sus superficies exteriores.

(iv) Adecuadamente asegurado.

(2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma líquida, el equipamiento deberá estar bajo el programa de mantenimiento del Explotador según estas RAAC.

(3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido de acuerdo con lo definido por normas RAAC, deberá ser mantenido de acuerdo con el programa del Explotador y la presión en los cilindros no deberá exceder el rango permitido para cada cilindro.

(4) El Piloto al mando deberá ser informado, cuando el equipo se encuentre a bordo, y cuando se inicie su utilización.

(5) El equipamiento deberá ser instalado, y cada persona que lo utilice deberá permanecer sentada, de manera tal que no limite el acceso o utilización de cualquiera de las salidas regulares o de emergencia.

(b) Ninguna persona puede fumar y ningún Explotador puede permitir que persona alguna fume cuando se transporte el equipamiento descrito (a).

(c) Ningún Explotador puede permitir que persona alguna, excepto la entrenada para el uso del equipamiento de oxígeno medicinal, pueda conectar o desconectar los cilindros de oxígeno u otro componente auxiliar mientras un pasajero se encuentra a bordo.

(d) Lo establecido en (a) (1) (i), no se aplica cuando dicho equipamiento es provisto por un profesional o un servicio de emergencia médica para uso a bordo de la aeronave en una emergencia médica cuando no se dispone de otro medio y la persona transportada en la emergencia es acompañada por una persona entrenada en el uso del equipo de oxígeno medicinal.

(e) Cada Explotador que bajo lo establecido en (d), se desvíe de lo determinado en el párrafo (a) (1) (i) durante una emergencia médica, deberá dentro de los diez (10) días hábiles comunicar por escrito a la Autoridad Aeronáutica competente la operación realizada describiendo la misma y exponiendo las razones que motivaron tal desvío.

135.93 Mínima altura para el uso de piloto automático

(a) Excepto lo establecido en (a), (b) y (d), ninguna persona puede utilizar un piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor de quinientos (500) pies o menor que dos veces la máxima pérdida de altura especificada en el manual de vuelo de la aeronave o equivalente para mal funcionamiento del piloto automático de las dos, la mayor.

(b) Cuando se utiliza una ayuda para la aproximación por instrumentos que no sea ILS o similar, ninguna persona puede utilizar un piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor a cincuenta (50) pies por arriba de los mínimos aprobados para dicho procedimiento o menor que dos veces la máxima pérdida de altura especificada en el manual de vuelo de la aeronave o equivalente para mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de aproximación, de ellas la mayor.

(c) Para una aproximación ILS, cuando la condición meteorológica informada es menor que la determinada para la operación VFR, ninguna persona puede utilizar un piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor de cincuenta (50) pies sobre el terreno o la máxima pérdida de altura especificada en el manual de vuelo de la aeronave o equivalente para el mal funcionamiento del piloto automático, acoplado en aproximación automática, cualesquiera sea mayor.

(d) Sin desaprobación lo determinado en (a) (b) y (c), la Autoridad Aeronáutica puede autorizar especificaciones para permitir el uso hasta el aterrizaje de un sistema de guiado y control de vuelo aprobado con capacidad automática si:

(1) El sistema no posee ninguna restricción de pérdida altitud (sobre cero), especificada en el manual de vuelo de la aeronave o equivalente por mal función del piloto automático acoplado en función automática, y

(2) La Autoridad Aeronáutica competente determina, que el uso del sistema para el aterrizaje no posee ningún efecto adverso con relación a las normas de seguridad adoptadas en este capítulo.

135.95 Personal de vuelo: limitaciones en el uso de servicios

(a) Ningún Explotador podrá usar los servicios de un tripulante de vuelo, ni persona alguna podrá aceptar formar parte de una tripulación de vuelo, a menos que la misma cumpla con lo siguiente:

(1) Mantenga la licencia y la habilitación correspondiente para la aeronave a volar.

(2) Esté calificada, de acuerdo con estas Regulaciones para la operación en la cual esa persona va a ser utilizada.

(3) Tenga vigente la aptitud psicofisiológica.

135.96 Equipo de la tripulación de vuelo

(a) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo sea considerado apto para ejercer las atribuciones que le confiere una licencia a reserva de utilizar lentes correctivas adecuadas, dispondrá de un par de lentes correctivas de repuesto cuando ejerza esas atribuciones.

135.97 Aeronaves y facilidades para experiencia reciente de vuelo

(a) Cada Explotador deberá proveer aeronaves y facilidades que posibiliten a cada piloto mantener y demostrar sus habilidades para conducir todas las operaciones para las cuales el piloto está autorizado.

135.98 Micrófonos

(a) Todos los miembros de la tripulación de vuelo que deban estar en servicio en el puesto de pilotaje, se comunicarán por medio de micrófono de vástago cuando el avión se encuentre a o debajo de 10.000 pies. Para las aeronaves que operen por debajo de 10.000 pies la obligatoriedad del uso del micrófono de vástago será para rodaje, despegue, ascenso, descenso y aterrizaje.

135.99 Composición de la tripulación de vuelo.

(a) Ningún Explotador puede operar una aeronave con menos cantidad de tripulantes a la especificada en las limitaciones operativas del AFM y requeridos por esta Parte para la clase de operación que va a ser realizada.

135.100 Tareas de la tripulación de vuelo

(a) Ningún Explotador podrá requerir, ni tripulante de vuelo alguno podrá realizar ninguna tarea durante una fase crítica del vuelo, excepto aquellas requeridas para la operación segura de la aeronave. Tareas como llamadas a la empresa para propósitos no relacionados con la seguridad, tales como requerimientos relativos al catering, confirmar conexión de pasajeros en tránsito, mensajes a los pasajeros para promoción del Explotador sobre puntos de interés en la ruta y llenar formularios o redactar informes, no son tareas requeridas para la operación segura de la aeronave.

(b) Ningún tripulante de vuelo puede ocuparse en ninguna actividad durante una fase crítica del vuelo que pueda distraerlo del cumplimiento de su tarea o pudiera interferir de alguna manera en la conducción correcta de su trabajo. Actividades como comer, involucrarse en conversaciones no esenciales en la cabina o entre tripulantes de vuelo y de cabina, ni leer publicaciones ajenas a la conducción del vuelo son tareas requeridas para la seguridad de la operación de la aeronave.

(c) Para el propósito de esta Sección, las fases críticas de un vuelo incluyen las operaciones en tierra, rodaje, despegue y aterrizaje y toda otra operación de vuelo realizada por debajo de 10000 pies en ascenso o en descenso, excepto vuelo de crucero.

(d) Rodaje es definido como "el movimiento de una aeronave por su propia potencia sobre la superficie en un aeropuerto".

135.107 Requerimiento de tripulantes de cabina de pasajeros.

(a) Ningún Explotador podrá operar una aeronave con una configuración de más de diecinueve (19) asientos excluyendo los asientos de pilotos, a menos que haya un (1) tripulante de cabina de pasajeros (TCP) a bordo de la aeronave.

(b) Cada Explotador deberá disponer, como mínimo, la siguiente cantidad de tripulantes de cabina de pasajeros en cada avión que utilice para transporte de pasajeros:

(1) Para aviones que transporten más de diecinueve (19) pasajeros, un (1) tripulante de cabina de pasajeros.

(c) Si cuando realiza la demostración de evacuación de emergencia requerida, el Explotador utiliza más tripulantes de cabina de pasajeros que los requeridos en el párrafo (a) de esta Sección, para la máxima capacidad de asientos del avión utilizado en la demostración, no podrá realizar ningún vuelo con menos tripulantes de cabina de pasajeros que los utilizados en la demostración de evacuación de emergencia, cualquiera sea la configuración de asientos o pasajeros.

(d) El número de tripulantes de cabina de pasajeros para cada tipo de avión, deberá ser incluido en el Manual de Operaciones del Explotador.

(e) Durante los despegues y aterrizajes, los tripulantes de cabina de pasajeros deben situarse tan próximo como sea posible a las salidas al nivel del piso del avión y deben estar uniformemente distribuidos, de manera de poder contribuir eficazmente a una eventual evacuación de emergencia. Durante el rodaje deben permanecer en sus puestos con los cinturones de seguridad y arneses ajustados, excepto para cumplir tareas relacionadas con la seguridad del avión o de sus ocupantes.

135.108 Requerimientos de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.

(a) Cuando los pasajeros deban permanecer a bordo, el Explotador debe cumplir lo siguiente:

(1) En cada avión donde no sea requerido un tripulante de cabina de pasajeros, el Explotador debe asegurar que otro tripulante calificado en procedimientos de evacuación de emergencia de ese avión, que sea identificado por los pasajeros, deberá permanecer:

(i) A bordo del avión o cerca del avión, en posición para controlar adecuadamente la seguridad de los pasajeros, para lo cual:

(A) Los motores deben estar detenidos y por lo menos una salida al nivel del piso permanezca abierta con escalera u otro medio que permita la salida de los pasajeros.

(B) El número de tripulantes a bordo nunca será menor que uno (1).

(b) Si solamente un (1) tripulante está a bordo, ese tripulante debería estar ubicado de acuerdo con el procedimiento operativo aceptado por la Autoridad Aeronáutica. Si más de un (1) tripulante debe permanecer a bordo deberán distribuirse en la cabina para proporcionar asistencia efectiva para la evacuación en caso de emergencia.

135.109 Designación de tripulación.

(a) El Explotador integrará la tripulación de sus aeronaves con la cantidad de tripulantes de vuelo y de cabina de pasajeros, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Vuelo y MOE.

(b) Respecto a cada vuelo, el Explotador designará un piloto al mando habilitado que ejerza las funciones de Comandante de la aeronave, en concordancia con lo establecido en los artículos 79, 80, 81, 83 y 84 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico) los que se transcriben a continuación:

(1) Art. 79 - Toda aeronave debe tener a bordo un piloto al mando habilitado para conducirla, investido de las funciones de Comandante. Su designación corresponde al Explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el Comandante de la aeronave.

(2) Art. 80 - En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de Comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo.

(3) Art. 81 - El Comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad.

(4) Art. 83 - El Comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mando especial, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, equipajes, mercancías y carga postal transportados.

(5) Art. 84 - El Comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad el Comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo.

(c) El Explotador mantendrá al día registros del tiempo de vuelo, los tiempos de servicio de vuelo y los períodos de descanso y vacaciones de todos los miembros de sus tripulaciones.

(d) El Explotador debe planificar la actividad de sus tripulaciones un todo de acuerdo con el Decreto N° 671/94 y sus disposiciones modificatorias (Tiempos máximos de servicio, vuelo y mínimos de descanso de las tripulaciones). Debiendo dejar copia de los registros en el legajo personal de los causantes.

135.113 Manipulación de los controles de vuelo

(b) Ningún piloto al mando puede permitir que ninguna persona manipule los controles de vuelo de una aeronave durante un vuelo bajo esta Parte ni persona alguna puede manipular los controles en dicho vuelo, a menos que esa persona sea:

(1) Un (1) piloto empleado por el explotador y habilitado en la aeronave.

(2) Un representante de la Autoridad Aeronáutica en funciones de Inspector.

135.117 Información a los pasajeros antes del vuelo

(a) Antes del despegue el piloto al mando de un vuelo de una aeronave transportando pasajeros debe asegurarse que los pasajeros han sido instruidos correctamente sobre:

(1) Fumar: Está prohibido fumar a bordo de cualquier aeronave de matrícula Argentina. La prohibición se extiende a zona de baños, lavatorios y galleys.

(2) El uso de los cinturones de seguridad, incluyendo instrucciones de cómo abrocharlos y desabrocharlos. Cada pasajero debe ser instruido de cuándo, cómo y bajo que condiciones deben ser utilizados los cinturones de seguridad. La información debe incluir también las Regulaciones de la Autoridad Aeronáutica de la obligación del pasajero de cumplir con las instrucciones y las luces indicadoras correspondientes al uso de los cinturones de seguridad.

(3) La colocación de los respaldos de los asientos en posición vertical antes de los despegues y aterrizajes.

(4) La ubicación e instrucciones para abrir las puertas de pasajeros y salidas de emergencia.

(5) La ubicación de los equipos de supervivencia.

(6) Si el vuelo comprende operación extendida sobre el agua, instrucciones para el procedimiento de amaraje y el uso de los equipos de flotación requeridos.

(7) Si el vuelo se desarrollará por encima de los 12000 pies MSL, la utilización de los equipos de oxígeno normal y de emergencia: y,

(8) Ubicación y operación de los extintores de incendio.

(b) Antes de cada despegue el piloto al mando se asegurará que cada persona que necesite asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida de emergencia y quien asiste a esta persona, si hay alguna, ha recibido las instrucciones sobre los procedimientos que deben ser seguidos si ocurriera una evacuación.

(c) Las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta Sección deberán ser dadas por el piloto al mando o un miembro de la tripulación.

(d) No obstante lo previsto en el párrafo (c) de esta Sección, para aeronaves certificadas para transportar diecinueve (19) pasajeros o menos, las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta Sección serán dadas por el piloto al mando, un tripulante u otra persona calificada designada por el Explotador y aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

(e) Las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta Sección deben ser complementadas por una cartilla impresa que debe ser transportada en la aeronave colocada en cada asiento para el uso de los pasajeros, con las instrucciones en, por lo menos, español e inglés. Cada cartilla debe:

(1) Ser apropiada para el tipo de aeronave en la cual será usada.

(2) Contener un diagrama de las salidas de emergencia, y el método de operación y;

(3) Contener toda otra instrucción necesaria para el uso del equipo de emergencia a bordo del avión.

(f) Las instrucciones requeridas por el párrafo (a) de esta Sección pueden ser impartidas mediante un equipo reproductor de sonidos que sea audible para cada pasajero bajo un nivel normal de ruido.

135.119 Prohibición de transportar armas.

(a) Ningún Explotador puede transportar personas que porten armas de fuego o de otro tipo. Dichos elementos deberán ser colocados en bodegas o espacios destinados a tal fin.

135.121 Bebidas alcohólicas

(a) Ninguna persona puede beber cualquier bebida alcohólica a bordo de una aeronave, a menos que el Explotador le haya servido dicha bebida.

(b) Ningún Explotador puede servir bebidas alcohólicas a ninguna persona a bordo de una aeronave si esa persona aparenta estar alcoholizada.

(c) Ningún Explotador puede admitir el embarque de una persona a bordo de una aeronave si esa persona aparenta estar alcoholizada.

(d) Ningún miembro de la tripulación puede ingerir, desde por lo menos ocho (8) horas antes de su servicio y hasta finalizado el mismo, ninguna bebida alcohólica.

(e) Los Explotadores informarán a la Autoridad Aeronáutica dentro de los cinco (5) días siguientes al hecho de no haber admitido a bordo de cualquiera de sus aeronaves a cualquier persona comprendida en los términos del párrafo (c) de esta Sección, o de cualquier incidente producido a bordo por personas en estado de ebriedad.

135.122 Sustancias sicoactivas

(a) Ninguna persona que desempeñe funciones relacionadas con la operación podrá consumir cualquier tipo de sustancias sicoactivas.

(b) Ningún Explotador puede permitir el embarque en una aeronave de una persona que presentare signos de toxicidad o adición a las drogas.

(c) Los Explotadores informarán a la Autoridad Aeronáutica dentro de los cinco (5) días siguientes al hecho de no haber admitido a bordo de cualquiera de sus aeronaves a cualquier persona comprendida en el punto (b) de esta Sección o de cualquier incidente producido a bordo por personas en estado de toxicidad o adición a las drogas.

135.123 Estibaje de comidas, bebidas y equipajes durante el movimiento de la aeronave en la superficie, despegue o aterrizaje.

(a) Ningún Explotador puede mover una aeronave en superficie, despegar o aterrizar cuando alguna comida, bebida o equipaje no se encuentra adecuadamente estibada y asegurada.

135.124 Tareas en emergencia y en evacuación de emergencia.

(a) El Explotador asignará a cada miembro de tripulación requerido para cada tipo de aeronave, las funciones necesarias para ser ejecutadas en una emergencia o en una situación que requiera una evacuación de emergencia. El Explotador debe asegurarse que esas funciones pueden ser prácticamente ejecutadas, y atienden cualquier emergencia con una razonable posibilidad de ocurrencia incluso incapacitación de algún miembro de la tripulación o la imposibilidad de acceder a la cabina de pasajeros por el corrimiento de la carga en alguna versión combinada en una aeronave de carga y pasajeros.

(b) El Explotador deberá describir en el manual requerido bajo 135.23 las funciones de cada tripulante asignado en párrafo (a) de esta Sección.

135.125 Seguridad en los aviones.

(a) Todos los Explotadores realizando operaciones bajo esta Parte cumplirán con los requerimientos aplicables a seguridad previstos por la Autoridad Aeronáutica (Anexo 1- SEGURIDAD).

135.127 Información a los pasajeros y prohibición de fumar.

(a) Ninguna persona puede fumar a bordo de una aeronave.

(b) Para aquellas aeronaves que no es requerido que estén equipadas según las previsiones de la Sección 91.517 (a), el piloto al mando se asegurará que los pasajeros sean informados verbalmente en cada momento que sea necesario ajustar sus cinturones de seguridad.

135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños

(a) Excepto lo previsto en este párrafo, cada persona a bordo de una aeronave operando bajo esta Parte deberá ocupar un asiento o litera con un cinturón de seguridad individual correctamente asegurado durante el movimiento en superficie, despegue y aterrizaje. El cinturón de seguridad provisto para el ocupante de un asiento, no debe ser usado por más de una persona que tenga más de dos (2) años de edad. No obstante el requerimiento precedente, un niño puede:

(1) Ser sostenido por un adulto que ocupe un asiento o litera aprobado, en el caso de un niño que no ha cumplido los dos años de edad y que no ocupe asiento ni utilice un elemento contenedor.

(2) No obstante cualquier otro requerimiento de este capítulo, la ocupación de un contenedor de niños aprobado provisto por el Explotador o una de las personas descritas en el párrafo (a) (2) (i) de esta Sección prevé:

(i) El niño será acompañado por los padres, tutor o una persona que lo atienda designada por los padres o tutor para la seguridad del niño durante el vuelo.

(ii) El contenedor debe ser asegurado en un asiento o litera con la cara hacia delante.

(iii) El niño debe estar apropiadamente asegurado en el contenedor y no debe exceder el peso límite establecido por el fabricante para el contenedor.

(iv) El contenedor debe haber sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica Argentina o extranjera, de acuerdo con especificaciones nacionales o de OACI. Tal aprobación deberá poder ser verificada por la etiqueta correspondiente fijada en el contenedor.

(v) Ningún Explotador puede prohibir a los padres o tutores designados, que un niño ocupe un contenedor provisto por ellos, si el niño debe ocupar un asiento.

(vi) Esta Sección no prohíbe al Explotador que provee un contenedor, determinar el asiento más apropiado para colocar el contenedor en beneficio de la seguridad de la operación.

135.133 Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo

(a) Los Explotadores dispondrán en todo momento para comunicación inmediata a los centros coordinadores de búsqueda y salvamento, de listas que contengan información sobre el equipo de emergencia y supervivencia llevados a bordo por cualquiera de sus aeronaves que realicen navegación aérea internacional. La información comprenderá según corresponda, el número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas, detalle sobre material médico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil de radio de emergencia.

135.135 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

(a) Sólo se reabastecerá de combustible a un avión cuando los pasajeros estén a bordo, si está debidamente dotado de personal capacitado por la empresa de acuerdo al MOE y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditivos posibles.

(b) Cuando el reabastecimiento de combustible se realice con pasajeros embarcando o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de comunicaciones del avión u otros medios adecuados.

NOTA 1: Lo previsto en (a) de esta Sección no exige necesariamente que se desplieguen íntegramente las escaleras de la aeronave como requisito previo al reabastecimiento.

NOTA 2: Se requieren precauciones adicionales cuando el reabastecimiento sea de combustibles distintos al queroseno de aviación o cuando el reabastecimiento tenga como consecuencia una mezcla de queroseno de aviación con otros combustibles de aviación o cuando se utilice una línea abierta.

135.137 Reabastecimiento de combustible con una planta propulsora en marcha

(a) Se permitirá en aeronaves equipadas con reactores, el reabastecimiento de combustible con una planta propulsora en marcha, exclusivamente en aquellas circunstancias de emergencia que impiden la operación normal de puesta en marcha mediante grupos auxiliares de energía (de a bordo o terrestres) y la carga se efectúe mediante sistemas herméticos a presión. Además, deberá permanecer en cabina la tripulación completa para actuar ante cualquier emergencia como también permanecerán desconectados los sistemas eléctricos no imprescindibles.

NOTA: Este procedimiento deberá estar especificado en el MOE.

(b) La operación mencionada en (a) deberá estar autorizada por el Jefe de Aeródromo a solicitud del Explotador o representante autorizado quien asumirá la responsabilidad de dicha operación y se asegurará que se encuentre presente personal del servicio contra incendios para actuar en caso de emergencia.

135.139 Ascenso o descenso de pasajeros con una planta propulsora en marcha

(a) Se permitirá el ascenso o descenso de pasajeros con una planta propulsora en marcha, exclusivamente en aeronaves equipadas con reactores y sólo en aquellas circunstancias de emergencias que impidan la operación normal de puesta en marcha mediante grupos auxiliares de energía (de a bordo o terrestres), de acuerdo con lo siguiente:

(1) Para aeronaves con planta propulsoras ubicadas en los planos, deberá detenerse el o los motores del lado por el cual se efectúa el ascenso o descenso de pasajeros;

(2) Para aeronaves con plantas propulsoras ubicadas en la Parte superior del fuselaje, no se utilizarán las puertas traseras para efectuar el ascenso o descenso de pasajeros;

(3) En ambos casos el Explotador tomará todos, los recaudos necesarios y dispondrá de personal idóneo en plataforma para controlar y guiar el desplazamiento de los pasajeros a fin de evitar que se aproximen a la planta propulsora que se mantiene en marcha;

(4) La tripulación de la aeronave deberá permanecer en sus puestos durante esta operación.

(b) Para aeronaves propulsadas por motores a pistón o turbohélices, el Explotador deberá incluir en su MOE (previa aceptación de la Autoridad Aeronáutica) un procedimiento que contemple lo establecido en (a) en relación al tipo de aeronave que opere.

NOTA: En ninguna circunstancia se efectuarán simultáneamente el ascenso y/o descenso de pasajeros con el reabastecimiento de combustible en los casos en que ambas operaciones deban realizarse con una planta propulsora en marcha.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE C - AERONAVES Y EQUIPOS

135.141 Aplicación.

135.143 Requisitos generales.

135.144 Dispositivos electrónicos portátiles.

135.149 Requisitos de equipamiento. Generalidades.

135.151 Grabadores de voces en el puesto de pilotaje (CVR).

135.152 Grabador de datos de vuelo (FDR).

135.153 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS)

135.154 Sistema de advertencia y alerta de proximidad del terreno (TAWS).

135.155 Extinguidores de fuego para aviones que transportan pasajeros.

135.157 Requerimientos de equipamiento de oxígeno.

135.158 Sistemas de indicación de calefacción del tubo pitot.

135.159 Equipos de radiocomunicación y de radionavegación, bajo condición VFR.

135.163 Requerimientos de equipamiento: aeronaves que transportan pasajeros bajo condiciones IFR.

135.165 Equipamiento de radio y navegación. Operaciones prolongadas sobre el agua o IFR.

135.166 Equipamiento para todas las aeronaves que cumplan operaciones sobre el agua.

135.167 Equipamiento de emergencia para todas las aeronaves que realicen vuelos prolongados sobre el agua.

135.168 Aeronaves que vuelen sobre zonas terrestres designadas.

135.169 Requerimientos adicionales de aeronavegabilidad.

135.171 Materiales para interiores de compartimientos.

135.173 Instalación de arneses de hombro en la ubicación de tripulantes de vuelo.

135.175 Requerimientos del equipo de radar meteorológico de a bordo.

135.177 Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de 49.000 ft

135.179 Instrumentos y equipos inoperables.

135.180 Sistema alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS / TCAS).

135.181 Performance requerida: aeronaves que operan bajo IFR.

135.183 Performance requerida: aeronaves terrestres que operan sobre el agua

135.185 Peso vacío y centro de gravedad. Requerimientos de actualización

135.141 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece los requisitos para las aeronaves y equipos que operan según esta Parte, agregándose las condiciones de la Parte 91, sin requerirse la duplicación de ningún equipo requerido por esta RAAC.

135.143 Requisitos generales

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave a menos que esa aeronave y su equipamiento cumplan con los requisitos de esta Parte.

(b) Excepto por lo dispuesto en la Sección 135.179 de esta Subparte, ninguna persona puede operar una aeronave según esta Parte, a menos que los instrumentos y equipamientos requeridos en ella hayan sido aprobados y se encuentren en condición operativa.

(c) De acuerdo con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica, todas las aeronaves de matrícula nacional y extranjera que realicen vuelos en el espacio aéreo en el cual la República Argentina brinda servicios de tránsito aéreo, deberán poseer un equipo respondedor de a bordo (ATC transponder) de notificación de la altitud de presión (Modo C) fabricado bajo la OTE-C74c.

135.144 Dispositivos electrónicos portátiles

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ningún Explotador o piloto al mando de una aeronave puede permitir la operación de cualquier dispositivo electrónico portátil en cualquier aeronave civil matriculada en la República Argentina.

(b) El párrafo (a) de esta Sección no es aplicable a:

(1) Grabadores portátiles

(2) Audífonos

(3) Marcapasos

(4) Afeitadoras eléctricas, o

(5) Cualquier otro dispositivo electrónico portátil que el Explotador haya determinado que no causará interferencias con la navegación o sistema de comunicación de la aeronave sobre la cual se utilizará.

135.147 Requerimientos de doble comando de vuelos.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones que requieren dos (2) pilotos a menos que la aeronave este equipada con doble comandos de vuelo. Sin embargo, si el certificado tipo de operación de la aeronave no requiere dos (2) pilotos, un sistema de prioridad de comandos puede ser usado.

135.149 Requisitos del equipamiento – Generalidades

(a) Ningún piloto puede operar una aeronave a menos que esta esté equipada con:

(1) Un altímetro sensitivo que sea ajustable por presión barométrica;

(2) Un equipo de calefacción o deshielo para cada carburador o, para un carburador sobrealimentado, una fuente alternativa de aire;

(b) Para aviones reactores, además de dos indicadores de cabeceo y ladeo (horizontes artificiales) para uso en los puestos de piloto, un tercer indicador que esté instalado de acuerdo con los requerimientos para el instrumento establecido en 135.163 (c) (d) (e) y (f).

(c) Para aeronaves reactores, cualquier otro equipo que la Autoridad Aeronáutica pueda requerir.

135.150 Sistemas de megafonía e intercomunicador para los miembros de la tripulación.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave configurada con asientos de pasajeros, excluyendo todo asiento de piloto, de más de diecinueve (19) asientos, a menos que la misma esté equipada con un sistema de megafonía que:

(1) Sea capaz de operar en forma independiente del sistema de intercomunicador de los miembros de la tripulación requerido por el párrafo (b) de esta sección, excepto por equipos de mano, equipos de cabeza, micrófonos, selector de interruptores, y equipos de señalización;

(2) Esté aprobado de acuerdo con la Sección 21.305 de esta Parte.

(3) Estén accesible para su uso inmediato desde los puestos de los dos (2) tripulantes de vuelo, en el compartimiento del piloto;

(4) Por cada salida de emergencia, requerida a nivel del piso, que tiene un asiento adyacente de una TCP, tenga un micrófono que esté rápidamente accesible para la TCP que está sentada, excepto que un micrófono pueda servir para más de una salida, siempre y cuando la proximidad de las mismas permita una comunicación verbal sin ayuda, entre las TCP sentadas;

(5) Sea capaz de operar dentro de los diez (10) segundos, por una TCP en cada puesto en el compartimiento de pasajeros, desde el cual su uso es accesible;

(6) Sea audible para todos los asientos de pasajeros, baños, asientos de las TCP y puestos de trabajo de las mismas; y

(7) Para las aeronaves de categoría transporte, fabricadas el/ o después del 27 de noviembre de 1990, cumplan los requerimientos de la Sección 25.1423 de esta Parte.

(b) Un sistema de intercomunicador de un tripulante de cabina (TCP) que:

(1) Sea capaz de una operación independiente del sistema de megafonía requerido por el párrafo (a) de esta sección, excepto los equipos de mano, equipos de cabeza, micrófonos, selector de interruptores, y equipos de señalización;

(2) Esté aprobado de acuerdo con la Sección 21.305 de esta Parte.

(3) Provea un medio de comunicación en dos direcciones, entre el compartimiento del piloto y:

(i) Cada compartimiento de pasajeros; y

(ii) Cada cocina ubicada en otro lugar que no sea el nivel principal de los pasajeros;

(4) Sea accesible para su uso inmediato, desde el puesto de los tripulantes de vuelo, en el compartimiento del piloto;

(5) Sea accesible para su uso, desde, por lo menos, un puesto normal de TCP en cada compartimiento de pasajeros;

(6) Sea capaz de ser operado dentro de los diez (10) segundos por un TCP en cada uno de los puestos del compartimiento de pasajeros, desde el cual su uso es accesible; y

(7) Para aeronaves turbojet grandes:

(i) Sea accesible para su uso, en un número de puestos suficientes de las TCP, de modo tal que todas las salidas de emergencia a nivel del piso (o caminos de ingreso en aquellas salidas en el caso de que estas últimas estén ubicadas dentro de las cocinas), en cada compartimiento de pasajeros, sean observables desde uno o más de los puestos así equipados;

(ii) Tenga un sistema de alerta que incorpore señales auditivas o visuales para el uso por parte de los miembros de la tripulación de vuelo, para alertar a las TCP y para el uso por parte de estas últimas, para alertar a los miembros de la tripulación de vuelo;

(iii) Para el sistema de alerta requerido en el párrafo (b)(7)(ii) de esta subparte, tiene un medio para que el receptor de una llamada pueda determinar si se trata de una llamada normal o de una llamada de emergencia; y

(iv) Cuando la aeronave se encuentra en tierra, provee un medio de comunicación en ambos sentidos entre el personal de tierra y, por lo menos, dos miembros de la tripulación de vuelo, en el compartimiento del piloto. El puesto del sistema de intercomunicador para su uso por el personal de tierra, debe estar ubicado de forma tal que el personal pueda evitar la detección visible desde el interior de la aeronave.

135.151 Registradores de voz en el puesto de pilotaje (CVR).

(b) Excepto lo previsto en el párrafo (b), ninguna persona puede operar un avión Multimotor, potenciado por turbina o helicóptero teniendo una configuración de seis (6) o más asientos de pasajeros y para las cuales dos (2) pilotos son requeridos por certificación o regla de operación, al menos que esté equipado con un grabador de voces de cabina que:

(1) Se instale cumpliendo con las Secciones 23.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g); 25.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g); 27.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f) y (g); o 29.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f) y (g), como sea aplicable, y

(2) Sea operado continuamente desde el uso de la lista de chequeo antes del vuelo hasta el cumplimiento de la lista de chequeo final al finalizar el vuelo.

(b) A partir del 01 de enero de 2010, ninguna persona puede operar un avión Multimotor, potenciado por turbina con un peso máximo de despegue inferior a cinco mil setecientos (5.700) Kg, teniendo una configuración de seis (6) o más asientos de pasajeros y para las cuales dos (2) pilotos son requeridos por certificación o regla de operación, al menos que esté equipado con un grabador de voces de cabina que:

(1) Se instale cumpliendo con las Secciones 23.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f), y (g); 25.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f) y (g); 27.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e), (f) y (g); o 29.1457 (a)(1) y (2), (b), (c), (d), (e4), (f) y (g), como sea aplicable, y

(2) Sea operado continuamente desde el uso de la lista de chequeo antes del vuelo hasta el cumplimiento de la lista de chequeo al finalizar el vuelo.

(c) Ninguna persona puede operar un avión Multimotor, potenciado por turbina o helicóptero teniendo una configuración de veinte (20) o más asientos de pasajeros, al menos que esté equipado con un grabador de voces de cabina que:

(1) Se instale cumpliendo con las Secciones 23.1457, 25.1457, 27.1457, o 29.1457 de este capítulo, como sea aplicable, y

(2) Sea operado continuamente desde el uso de la lista de chequeo antes del vuelo hasta el cumplimiento de la lista de chequeo al finalizar el vuelo.

(d) En el caso de un accidente o incidente que requiera inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Aviación Civil y que resulte en la finalización del vuelo, el explotador deberá mantener la información grabada por un lapso de, por lo menos, sesenta (60) días, o un período mayor, si así lo requiere el Presidente de la JICA. La información obtenida de las grabaciones será utilizada para ayudar a determinar la causa del accidente o incidente en conexión con la investigación llevada a cabo por la Junta.

(e) Para aquellas aeronaves equipadas para grabar señales de audio ininterrumpidas recibidas por un boom o micrófono de máscara, se requiere que la tripulación de vuelo utilice el micrófono boom por debajo de los dieciocho (18.000) mil pies. Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, fabricado después del 11 de octubre de 1991, al menos que esté equipado para grabar la señal de audio ininterrumpida recibida por un boom o micrófono de máscara, de acuerdo con la Sección 25.1457 (c).

(f) En cumplimiento con esta sección, el grabador de voces de cabina deberá poder conservar la información registrada al menos durante los treinta (30) minutos, últimos, de su funcionamiento.

135.152 Grabador de datos vuelo (FDR).

(a) Ninguna persona puede operar bajo esta parte un avión Multimotor, potenciado por turbina, que tenga una configuración de veinte (20) a treinta (30) asientos de pasajeros, al menos que el mismo esté equipado con uno (1) o más grabadores de datos de vuelo aprobados, que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos. Los grabadores de datos de vuelo deben grabar la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice B de esta parte:

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tránsito Aéreo;

(7) Actitud de cabeceo;

(8) Actitud de rolido;

(9) Aceleración longitudinal;

(10) Posición de las superficies de control de cabeceo o columna de control, y

(11) Empuje de cada motor.

(c) Excepto lo previsto en el párrafo (h), ninguna persona puede operar bajo esta parte un avión Multimotor, potenciado por turbina, que tenga una configuración de diez (10) a diecinueve (19) asientos de pasajeros, al menos que el mismo esté equipado con uno (1) o más grabadores de datos de vuelo aprobados, que utilicen un método digital de registro y almacenamiento de datos y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos. Los grabadores de datos de vuelo deben grabar la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice B de esta parte:

(1) Tiempo;

(2) Altitud;

(3) Velocidad;

(4) Aceleración Vertical;

(5) Rumbo;

(6) Tiempo de cada transmisión de radio ya sea desde o hacia el Control de Tránsito Aéreo.

(c) Toda vez que un registrador de datos de vuelo requerido por esta sección esté instalado, debe ser operado continuamente desde el instante en que el avión comienza su recorrido de despegue hasta haber completado su recorrido de aterrizaje.

(d) El explotador conservará la totalidad de los datos registrados hasta que el avión haya sido operado por lo menos veinticinco (25) hs. del tiempo de operación especificado en esta sección. Un total de una (1) hora de los datos registrados, pueden ser borrados con el propósito de verificar el grabador de datos de vuelo o el sistema grabador de vuelo. Cualquier borrado hecho en concordancia con este párrafo, debe ser de los datos registrados más antiguos, dentro de los acumulados al momento de la verificación. Ningún registro necesita ser mantenido por más de sesenta (60) días.

(e) En el caso de un accidente o incidente que requiera inmediata notificación a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y que resulte en la finalización del vuelo, todo explotador que tenga instalado un grabador de vuelo aprobado, deberá mantener la información grabada por un lapso de, por lo menos sesenta (60) días, o un período mayor, si así lo requiere el Presidente de la JIAAC. La información obtenida de las grabaciones será utilizada para ayudar a determinar la causa del accidente o incidente en conexión con la investigación llevada a cabo por la Junta.

(f) Cada registrador de vuelo requerido por esta sección debe estar instalado según lo requerido en la sección 23.1459 ó 25.1459, según corresponda.

(g) Cada grabador de vuelo requerido por esta sección que graben los datos especificados en los párrafos (a) y (b) de esta sección debe tener un dispositivo que permita ayudar en la localización del grabador bajo el agua.

(h) Para aeronaves fabricadas antes del 18 de agosto de 1997, los siguientes tipos de aeronaves no necesitan cumplir con esta sección: De Havilland DHC-6.

135.153 Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS).

Reservado

135.154 Sistema de advertencia y alerta de proximidad del terreno (TAWS)

(a) Excepto lo prescrito en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, configurado con diez (10) o más asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, después del 01 de enero de 2007, a menos que esté equipado con un sistema de aviso de proximidad de terreno aprobado, que cumpla los requisitos para Clase B de la Orden Técnica Estándar OTE-C151.

(b) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, configurado con diez (10) o más asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, después del 31 de diciembre de 2010, a menos que esté equipado con un sistema de advertencia y alerta de proximidad del terreno (TAWS) aprobado que cumpla los requerimientos para Clase A de la Orden Técnica Estándar OTE-C151. El avión debe incluir también una presentación en cabina para conocimiento de la situación del terreno.

(c) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, con una configuración de seis (6) a nueve (9) asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, después del 31 de diciembre de 2010, a menos que esté equipado con un sistema de advertencia y alerta de proximidad del terreno (TAWS) aprobado que cumpla los requerimientos para Clase B de la Orden Técnica Estándar OTE-C151.

(d) El Manual de Vuelo del avión debe contener procedimientos apropiados para:

(1) El uso del sistema de aviso de proximidad de terreno (TAWS), y

(2) Reacción adecuada de la tripulación de vuelo para responder a los avisos visuales y sonoros del sistema de aviso de proximidad del terreno (TAWS).

135.155 Extinguidores de fuego para aeronaves que transportan pasajeros.

(a) Ningún Explotador puede operar una aeronave transportando pasajeros a menos que esté equipada con extinguidores de fuego de mano, de tipo aprobado para usar en cabinas de tripulantes y pasajeros de la siguiente manera:

(1) El tipo y la cantidad de agentes extinguidores de fuego deben ser los adecuados para la clase de fuego que puede ocurrir.

(2) Por lo menos un (1) extinguidor de fuego debe ser provisto y convenientemente colocado en la cabina de vuelo para ser usado por la tripulación de vuelo; y

(3) Por lo menos un (1) extinguidor de fuego debe estar colocado en la cabina de pasajeros cuando esté configurado, para más de seis (6) asientos de pasajeros pero menos de treinta y uno (31).

135.157 Requerimientos de equipamiento de oxígeno

(a) Aviones no presurizados: Ningún piloto puede operar una aeronave no presurizada a alturas superiores a 10.000 Fts. a menos que esté equipada con suficiente oxígeno y mascarar de oxígeno para suministro a los pilotos y pasajeros, según lo establecido en 135.89 y 135.91, de acuerdo con:

(1) A todos los tripulantes y al diez (10) por ciento de los pasajeros durante un período de tiempo, superior a los treinta (30) min. a partir que la presión en la cabina se mantenga entre 10.000 Fts. y 15.000 Fts.

(2) A la tripulación y a los pasajeros durante todo el tiempo en que la presión en la cabina sea superior a 15.000 Fts.

(b) Aviones presurizados: ningún piloto puede operar una aeronave presurizada:

(1) A alturas superiores a los 25.000 ft. sobre el nivel del mar, a menos que tenga disponible, para cada pasajero del avión, una provisión de oxígeno suplementario de al menos diez (10) minutos, para usar cuando sea necesario un descenso debido a la pérdida de la presurización de la cabina: y

(2) A menos que esté equipado con suficientes máscaras de oxígeno y oxígeno como para cumplir con (a) toda vez que la altitud de presión de cabina exceda los 10.000 ft. sobre el nivel del mar y si la presurización de cabina falla, para cumplir con los requerimientos operativos o para brindar un suministro de dos (2) horas para cada piloto, la que sea mayor y para suministrar cuando se vuela:

(i) A alturas sobre 10.000 fts. y 15.000 fts. sobre el nivel del mar, oxígeno por lo menos para el diez (10) por ciento de los pasajeros, para toda Parte del vuelo a esas alturas, cuya duración supere los treinta (30) minutos: y

(ii) A alturas sobre el nivel del mar de más de 15.000 fts. el oxígeno a cada pasajero de la aeronave durante una (1) hora, a menos que durante el vuelo sobre esa altura, la aeronave pueda descender hasta 15.000 fts. sobre el nivel del mar en cuatro (4) minutos; en ese caso, se requiere una provisión de oxígeno de sólo treinta (30) minutos.

(c) El equipamiento exigido por esta Subparte debe tener un medio para:

(1) Permitir a los pilotos determinar con rapidez, durante el vuelo, la cantidad de oxígeno disponible en cada fuente y si el oxígeno está fluyendo a las máscaras; o

(2) Permitir a los pilotos usar oxígeno puro a discreción a alturas por encima de los 25.000 fts. sobre el nivel del mar.

(3) En caso de máscaras individuales, permitir a cada usuario determinar la cantidad de oxígeno disponible y su adecuado fluir.

135.158 Sistemas de indicación y de calefacción del tubo pitot.

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte del RAAC a menos que esté equipada con un sistema de calefacción de tubo pitot, con un sistema indicador de calefacción de tubo pitot, que cumpla con la Sección 25.1326 de la Parte 25.

135.159 Equipos de radiocomunicación y de radionavegación, bajo condición VFR.

(a) La aeronave tendrá equipos radioeléctricos que permitan:

(1) La comunicación en ambos sentidos para fines de comunicación de aeródromos a por lo menos veinticinco (25) millas náuticas(MN).

(2) Recibir información meteorológica en cualquier momento durante el vuelo;

(3) La comunicación en ambos sentidos en cualquier momento durante el vuelo con una estación aeronáutica por lo menos y con aquellas otras estaciones aeronáuticas y en la frecuencia que pueda establecer la Autoridad Aeronáutica.

(b) El equipo para radiocomunicaciones, dentro del conjunto de canales que correspondan a su función, permitirá también la comunicación en la frecuencia aeronáutica de emergencia en 121.5 MHZ.

(c) El equipo de radionavegación debe recibir las señales emitidas por las estaciones de tierra.

135.163 Requerimientos de equipamiento: aeronaves que transportan pasajeros bajo condiciones IFR

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave bajo condiciones IFR llevando pasajeros a menos que tenga:

(1) Un indicador de velocidad vertical;

(2) Un indicador de temperatura de aire exterior;

(3) Un tubo pitot calefaccionado para cada velocímetro;

(4) Una alarma de falla de potencia o un vacuómetro que indique la potencia disponible para instrumentos de actitud desde cada fuente de potencia;

(5) Una fuente alternativa de presión estática para el altímetro, el velocímetro e indicadores de velocidad vertical;

(b) Para aeronaves monomotores:

(1) Dos (2) fuentes independientes de energía eléctrica capaces de proveer energía a todas las posibles combinaciones de cargas eléctricas continuas en vuelo por instrumentos y equipamiento requeridos, o

(2) En adición a la fuente de generación de energía eléctrica primaria, una batería stand-by o una fuente alternativa de energía eléctrica que sea capaz de abastecer el ciento cincuenta (150) por ciento de las cargas eléctricas de todos los instrumentos y equipamiento necesarios para una operación de emergencia segura de la aeronave por al menos una (1) hora.

(c) Para aeronaves multimotores, al menos dos (2) generadores o alternadores cada uno de los cuales debe estar en un motor separado, de los cuales cualquier combinación de la mitad del número total está calculados para abastecer suficientes cargas eléctricas continuas de todos los elementos requeridos y el equipo necesario para la operación de emergencia segura de la aeronave. Excepto que, para helicópteros multimotores, los dos generadores exigidos pueden estar montados en el tren de accionamiento del rotor principal; y

(d) Dos (2) fuentes de energía independientes (con un medio para seleccionar una u otra) de las cuales, al menos una (1), es un generador o bomba accionadas por un motor; cada una de la cual es capaz de accionar todos los instrumentos giroscópicos requeridos potenciadas por, o a ser potenciados por, esta fuente particular, e instaladas de modo que la falla de un instrumento o fuente no interfiera con la energía provista a los instrumentos remanentes o la otra fuente de energía a menos que, para aeronaves monomotores en operaciones exclusivas de carga, el indicador de régimen de giro tenga una fuente de energía separada de los indicadores de ladeo y cabeceo (horizonte artificial) y de dirección.

(e) Para el propósito de este párrafo, para aeronaves multimotores, cada fuente accionada por motor debe estar en un motor diferente.

(f) Para el propósito del párrafo (f) de esta Sección, una carga eléctrica continua en vuelo comprende a una que consume corriente continuamente durante el vuelo, tales como equipos de radio, instrumentos alimentados eléctricamente y luces, pero no incluye cargas intermitentes ocasionales.

135.165 Equipamiento de radio y navegación: operaciones prolongadas sobre el agua o IFR

(a) Ninguna persona puede operar un avión turboreactor que tenga una configuración de diez (10) asientos o más de pasajeros, excluyendo los de los pilotos o un avión multimotor que lleva pasajeros bajo condiciones IFR o en operaciones prolongadas sobre el agua, a menos que tenga como mínimo, el siguiente equipo de radionavegación y comunicación capaz de transmitir y recibir de por lo menos una instalación terrestre:

(1) Dos transmisores.

(2) Dos micrófonos.

(3) Dos auriculares o un auricular y un parlante.

(4) Un receptor de radiobaliza de (marker beacon).

(5) Dos receptores independientes para navegación.

(6) Dos receptores independientes para comunicación.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave que no sea la especificada en el párrafo (a) de esta Sección bajo condiciones IFR, o en operaciones prolongadas sobre el agua, a menos que tenga como mínimo el siguiente equipo de radionavegación y comunicación capaz de transmitir y recibir desde por lo menos una instalación terrestre:

(1) Un transmisor.

(2) Dos micrófonos.

(3) Dos auriculares o un auricular y un parlante.

(4) Un receptor de radiobaliza (marker beacon).

(5) Dos receptores independientes para comunicación.

(6) Dos receptores independientes para navegación.

(7) Para operaciones extendidas sobre el agua solamente, un equipo ELT de activación automática, adicional.

(c) Para el propósito de los párrafos (a) (5), (a) (6), (b) (5) y (b) (6) de esta Sección, un receptor es independiente si la función de cualquier Parte de él no depende del funcionamiento de cualquier parte de otro receptor. Sin embargo, un receptor que puede recibir tanto señales de navegación como de comunicación, se puede usar en lugar de un receptor de comunicaciones y un receptor de señales de navegación separados.

(d) Para realizar operaciones del tipo RNP, RVSM, MNPS, ILS CAT II y CAT III los aviones deberán disponer de equipamiento correspondiente y ser certificados por la Autoridad Aeronáutica.

135.166 Equipamiento para todas las aeronaves que cumplan operaciones sobre el agua.

(a) Hidroaviones. Los hidroaviones (incluye los anfibios utilizados como hidroaviones), llevarán en todos los vuelos el siguiente equipo:

(1) Un (1) chaleco salvavidas, o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(2) Un equipo para hacer señales acústicas prescritas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Colisiones en el Mar, cuando sea aplicable; y

(3) Un ancla flotante.

(b) Aeronaves terrestres. Las aeronaves terrestres (incluye anfibios utilizados como aviones terrestres), llevarán el equipo prescrito en párrafo (c) de esta Sección:

(1) Cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de cincuenta (50) NM de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con:

(i) En ruta, un motor (1) inoperativo. En caso de que el motor crítico quede inactivo en cualquier punto a lo largo de la ruta o desviaciones proyectadas de la misma, la aeronave podrá continuar el vuelo hasta un aeródromo en el que puedan cumplirse las normas enunciadas en (iii) de esta Sección, sin que tenga que volar en ningún punto a una altitud inferior a la mínima de vuelo.

(ii) En ruta, dos (2) motores inoperativos. En caso de aeronaves con tres o más motores, cuando en cualquier Parte de la ruta la ubicación de los aeródromos de alternativa en ruta y la duración total del vuelo sean tales que haya que tener en cuenta la probabilidad de que un segundo motor quede inoperativo, si desea mantenerse el nivel general de seguridad correspondiente a las normas de esta Sección, la aeronave deberá poder continuar el vuelo, en caso de falla de dos motores, hasta un aeródromo de alternativa en ruta y aterrizar.

(iii) Aterrizaje. La aeronave podrá aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto y en cualquier otro de alternativa, después de haber salvado, con un margen seguro, todos los obstáculos situados en la trayectoria de aproximación con la seguridad de que podrá detenerse, o, en el caso de un hidroavión, disminuir la velocidad hasta un valor satisfactorio, dentro de la distancia disponible de aterrizaje. Se tendrán en cuenta las variaciones previstas en las técnicas de aproximación y aterrizaje, si no se han tenido en cuenta al indicar los datos relativos a performance.

(2) Cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todas las demás aeronaves terrestres;

(3) Cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión de la Autoridad Aeronáutica, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.

(c) El equipo indicado en párrafo (b) de esta Sección, comprenderá para cada persona que vaya a bordo, un (1) chaleco salvavidas o dispositivo de flotación equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.

135.168 Equipamiento de emergencia para todas las aeronaves que realicen vuelos prolongados sobre el agua

(a) Además del equipo prescrito en 135.167 (a) y (b) de esta Sección, según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se instalará en todos los aviones utilizados en rutas en las que éstos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a ciento veinte (120) minutos a velocidad de crucero o de cuatrocientas (400) NM del terreno, la que resulte menor, que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen ateniéndose a 135.167 (b) (1) (i) y (ii), y de la correspondiente a treinta (30) minutos o cien (100) NM, la que resulte menor, para todas las demás aeronaves:

(1) Balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentran a bordo, provistas del equipo de salvamento incluso medios para el sustento de la vida que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender; y

(2) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro.

(b) Cada chaleco salvavidas o dispositivo individual equivalente de flotación, cuando se lleve de conformidad con 135.167 (a) (1), (b) y (c) de esta Sección, irá provisto de un medio de iluminación eléctrica, a fin de facilitar la localización de las personas; excepto cuando el requisito previsto en 135.167 (b) (3) se satisfaga mediante dispositivos de flotación individuales que no sean chalecos salvavidas.

135.169 Aeronaves que vuelen sobre zonas terrestres designadas

(a) Las aeronaves que se empleen sobre zonas terrestres designadas en el AIP-SAR Argentina como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y el salvamento, estarán provistas de los dispositivos de señales y equipos salvavidas (incluso medios para el sustento de la vida) apropiados al área sobre la que se ha de sobrevolar.

135.170 Requerimientos adicionales de aeronavegabilidad

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave, a menos que ella cumpla con los requisitos adicionales de aeronavegabilidad de esta RAAC.

(b) Ninguna persona puede operar un avión propulsado por turbohélice o motor alternativo que tenga una configuración de diez (10) o más asientos de pasajeros, excluyendo los de los pilotos, a menos que haya obtenido un Certificado Tipo Argentino o de un país con el cual la República Argentina posea un acuerdo bilateral:

(1) En la categoría transporte;

(2) Antes del 1° de julio de 1970. En la categoría normal y cumple con las normas adicionales de aeronavegabilidad para aviones destinados para uso en operaciones bajo esta Parte;

(3) Antes del 19 de julio de 1970, en la categoría normal y cumple con las normas de aeronavegabilidad adicionales del Reglamento Especial 23.

(4) En la categoría normal y cumple con los estándares adicionales de aeronaves en el Apéndice A de esta Parte.

(5) En la categoría normal y cumple con la Sección (1) (a) del Reglamento Especial 41; o

(6) En la categoría normal y cumple con la Sección (1) (b) del Reglamento Especial 41.

(c) Ninguna persona puede operar un avión con una configuración de asientos de diez (10) o más pasajeros, excluyendo los de los pilotos, con una configuración de asientos mayor que la configuración máxima prevista para ese avión en operaciones bajo esta Parte. Este párrafo no se aplica a:

(1) Un avión que está certificado en la categoría transporte; o

(2) Un avión que cumple con:

(i) El Apéndice A de esta Parte, siempre que su configuración de asientos, excluyendo la de la tripulación requerida no exceda de diecinueve (19) asientos; o

(ii) El Reglamento Especial 41

(d) Compartimiento de carga y equipaje:

(1) Después del 20 de marzo de 1991 cada compartimiento de clase C o D, según se definió en la Sección 25.857 de la DNAR Parte 25, más grande de 5,66m³ (200 pies cúbicos) de volumen para los aviones de categoría transporte certificados después del 1 de enero de 1958, deben tener paneles en la Parte superior y en los laterales, los cuales deben estar contruidos de:

(i) Fibra de vidrio reforzada con resina;

(ii) Materiales que cumplan los requerimientos de las pruebas de la Parte III del Apéndice F de la DNAR Parte 25; o

(iii) En el caso de que la instalación de esa protección aprobada con anterioridad al 20 de marzo de 1989, aluminio.

(2) Para cumplir con este párrafo, el término "protección" incluye cualquier característica de diseño, tales como uniones o sujeciones, las cuales afectarían la resistencia de la protección para contener el fuego.

135.172 Materiales para interiores de compartimientos

(a) Ninguna persona puede operar un avión conforme a un Certificado Tipo suplementario o una modificación a el mismo emitido de acuerdo con el Reglamento Especial 41, para un peso máximo de despegue superior a 5.700 Kg. (12.500 lb.), a menos que dentro del año posterior a la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad inicial bajo ese Reglamento Especial, el avión cumpla los requisitos de interior de compartimientos incluidos en las secciones 25.853 (a).

(b) Excepto para aviones certificados en la categoría commuter y aviones certificados bajo Reglamento Especial 41, ninguna persona puede operar un avión grande a menos que cumpla los siguientes requerimientos adicionales de aeronavegabilidad:

(1) Excepto para los materiales cubiertos por el párrafo (b) (2) de esta Sección, todo material usado en cada compartimiento usado por la tripulación o pasajeros debe cumplir los requerimientos de la Parte 25.853 vigente o posteriormente enmendado.

(i) Excepto como está previsto en el párrafo (b)(1)(iv) de esta Sección, cada avión con una capacidad de veinte (20) pasajeros o más y fabricado después del 19 de agosto de 1988, pero antes del 20 de agosto de 1990, debe cumplir con los requerimientos de ensayo de emisión de calor previsto en la Parte 25.853 (d)(vigente al 06 de marzo de 1995), excepto que el total de calor emitido después de los primeros dos (2) minutos de exposición de la muestra no exceda cien (100) kilowatt minuto por metro cuadrado y el pico del índice de calor emitido no exceda cien (100) kilowatt por metro cuadrado.

(ii) Cada avión con una capacidad de 20 pasajeros o más y fabricado después del 20 de agosto de 1990, debe cumplir con el test de inflamabilidad y emisión de humo previstos en la Parte 25.853 (d).

(iii) Excepto como está previsto en el párrafo (b)(1)(v) ó (vi) de esta Sección, cada avión para el cual la solicitud de Certificación Tipo, ante la Autoridad de Certificación del país de diseño, fue completada antes del 1° de mayo de 1972, debe cumplir con lo previsto en la Parte 25.853 vigente al 30 de abril de 1972, independientemente de la cantidad de pasajeros, si hay un completo reemplazo del interior de la cabina.

(iv) Excepto como está previsto en el párrafo (b)(1)(v) ó (vi) de esta Sección, cada avión para el cual la solicitud de Certificación Tipo, ante la Autoridad de Certificación del país de diseño, fue completada después del 1° de mayo de 1972, debe cumplir con los requerimientos de material bajo el cual el avión fue certificado independientemente de la cantidad de pasajeros, si hay un completo reemplazo del interior de la cabina.

(v) Excepto como está previsto en el párrafo (b)(1)(vi) de esta Sección, cada avión el cual fue certificado, ante la Autoridad de Certificación del país de diseño, después del 1° de enero de 1958 debe cumplir con los requerimientos de ensayo de emisión de calor previstos en la Parte 25.853 (d) (vigente al 06 de marzo de 1995) si hay un completo reemplazo del interior de la cabina de los componentes identificados en aquel párrafo después de aquella fecha, excepto que el total de calor emitido después de los primeros 2 minutos de exposición de la muestra no exceda 100 kilowatt minuto por metro cuadrado y el pico del índice de calor emitido no exceda 100 kilowatt por metro cuadrado.

(vi) Cada avión el cual fue certificado por la Autoridad de Certificación del país de diseño, después del 1° de enero de 1958 debe cumplir con los requerimientos de inflamabilidad y emisión de humo previstos en la Parte 25.853 (d), si un completo reemplazo del interior de la cabina de los componentes identificados en aquel párrafo es realizado después del 19 de agosto de 1990.

(vii) Sin embargo, y contrariamente a lo previsto en esta Sección, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar desviaciones a los requerimientos del párrafo (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(v) o (b)(1)(vi) para especificados componentes del interior de la cabina que no cumplimenten con los requerimientos de inflamabilidad y emisión de humo, si se determina que existen circunstancias especiales que toman el cumplimiento impracticable. Una solicitud para cada concesión de desviación debe incluir un completo y preciso análisis para cada componente sujeto a la Sección 25.853 (d), los pasos implementados para alcanzar el cumplimiento y, para los pocos componentes para los cuales el cumplimiento no será alcanzado, razones verosímiles para cada incumplimiento.

(viii) Sin embargo, y contrariamente a las previsiones de esta Sección, los carros de galley y los contenedores estándar de los galley que no satisfagan los requerimientos de inflamabilidad y emisión de humo de la Sección 25.853 (d), pueden ser usadas en aviones que deben cumplir los requerimientos del párrafo (b)(1) de esta Sección, provistos de caños de galley o contenedores estándar fabricados antes del 6 de marzo de 1995.

(2) Para aviones con Certificado Tipo emitido por la Autoridad de Certificación del país de diseño posterior al 1° de enero de 1958, los almohadones de los asientos, excepto para asientos de tripulación de vuelo, en cualquier compartimiento ocupado por tripulación o pasajeros debe cumplir el requerimiento referido a protección al fuego de almohadones de asientos de la Sección 25.853 (c) vigente al 26 de noviembre de 1984.

(c) Materiales para aislamiento termo acústico. Para aviones categoría transporte con Certificado Tipo del país de diseño emitido después del 1° de enero de 1958:

(1) Para aviones fabricados antes del 2 de septiembre de 2005, cuando los materiales para aislamiento termo acústico se instale en el fuselaje como reemplazo después del 2 de septiembre de 2005, esos materiales deben satisfacer los requerimientos de propagación de llama de la Sección 25.856 de esta Parte.

(2) Para aviones fabricados después del 2 de septiembre del 2005, los materiales de aislamiento termo acústico instalados en el fuselaje deben cumplir los requerimientos de propagación de llama de la Sección 25.856 de esta Parte.

135.174 Instalación de arneses de hombro en la ubicación de tripulantes de vuelo

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave turboreactor o aeronave que tenga una configuración de diez (10) asientos o más de pasajeros, excluyendo los asientos de tripulación requerida, a menos que esté equipado con un arnés de hombro aprobado e instalado para cada puesto de tripulante de vuelo.

(b) Cada tripulante que ocupa un puesto con un arnés de hombro deberá ajustarse el mismo durante el aterrizaje y despegue, excepto que el arnés de hombro pueda ser desajustado si el tripulante no puede realizar las tareas requeridas con el mismo ajustado.

135.175 Requerimientos del equipo de radar meteorológico de a bordo

(a) Ninguna persona puede operar bajo esta Parte de las RAAC una aeronave de diez (10) o más asientos de pasajeros, excluyendo los de los pilotos, a menos que esté instalado en la aeronave un (1) equipo de radar meteorológico de a bordo aprobado.

(b) Ninguna persona puede comenzar un vuelo bajo condiciones IFR cuando los Partes meteorológicos indican que pueden esperarse a lo largo de la ruta de vuelo tormentas u otras condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas que se pueden detectar con el equipo de radar meteorológicos de a bordo, a menos que el equipo de radar meteorológico de a bordo requerido por el párrafo (a) de esta Sección esté en condición de operación.

(c) Si el equipo de radar meteorológico de a bordo se vuelve inoperativo en ruta la aeronave se debe operar bajo las instrucciones y procedimientos especificados para ese caso en el Manual de Operaciones del Explotador.

(d) Esta Sección no se aplica a aeronaves usadas durante cualquier vuelo de prueba o ferry.

(e) Sin tener en cuenta alguna otra disposición de esta Parte, no se requiere tener una fuente de potencia eléctrica alternativa para el equipo de radar de a bordo.

135.177 Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de 49.000 ft.

(a) Todas las aeronaves previstas para operar por encima de cuarenta y nueve mil (49.000) ft estarán dotadas de equipamiento que permita medir e indicar continuamente la dosificación total de radiación cósmica a que esté sometida la aeronave (es decir, el conjunto de la radiación ionizante y de la radiación de neutrones de origen solar y galáctico) y la dosis acumulativa en cada vuelo. El dispositivo de presentación de este equipo deberá ser fácilmente visible para un miembro de la tripulación de vuelo. El explotador deberá conservar los registros durante un período de doce (12) meses consecutivos.

NOTA: El equipo se calibrará según las normas emanadas por la Autoridad Aeronáutica competente.

135.179 Instrumentos y equipos inoperables

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave con los instrumentos o equipos instalados inoperativos a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

(1) Una Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) aprobada para ese avión.

(2) La Autoridad Aeronáutica responsable de la certificación haya aprobado las Especificaciones de Operación presentadas por el titular del Certificado de Explotador de Servicios de Transporte Aéreo (CESA) de acuerdo con la lista de equipamiento mínimo. La tripulación de vuelo tendrá acceso directo en todo momento, a la información contenida en la Lista de Equipamiento Mínimo impresa y que está aprobada por la Autoridad Aeronáutica. Una Lista de Equipamiento Mínimo aprobada, según está autorizada por las especificaciones de operación, constituye un cambio aprobado al diseño tipo sin requerir recertificación.

(3) La MEL aprobada debe:

(i) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta sección.

(ii) Proveer, para la operación de la aeronave, ciertos instrumentos y equipamiento en condición de operar.

(4) Los registros que identifican los instrumentos inoperativos, el equipamiento y la información requeridos por el párrafo (a)(3)(ii) de esta sección, deben estar disponibles para el piloto.

(5) La aeronave es operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables, contenidas en la MEL y las especificaciones operativas que autorizan el uso de la MEL.

(b) Los siguientes instrumentos y equipamiento pueden ser incluidos en la MEL:

(1) Instrumentos y equipamiento que son específicos, o requeridos por los requerimientos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave tiene su certificación de tipo, y, que son esenciales para las operaciones seguras bajo todas las condiciones operativas.

(2) Instrumentos y equipamiento requerido por una directiva de aeronavegabilidad, para estar en condiciones operativas, a menos que la directiva de aeronavegabilidad provea lo contrario.

(3) Instrumentos y equipamiento requerido por esta Parte, para Operaciones Específicas.

(c) Dejando de lado los párrafos (b)(1) y (b)(3) de esta sección, una aeronave con instrumentos o equipamiento inoperativo, puede ser operada bajo un permiso especial de vuelo según la sección 179.197 y la 21.199 de este capítulo.

135.180 Sistema alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS / TCAS).

(a) Después del 01 de julio de 2006, ninguna persona puede operar un avión propulsado por turbina que tenga una configuración de veinte (20) a treinta (30) asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, al menos que esté equipado con un sistema anticolidión y de alerta de tráfico aprobado (TCAS). Si se instala un sistema TCAS II, éste debe ser capaz de coordinar con las unidades TCAS que cumplan con la OTE C-119.

(b) Después del 31 de diciembre de 2010, ninguna persona puede operar un avión propulsado por turbina que tenga una configuración de diez (10) a diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, al menos que esté equipado con un sistema anticolidión y de alerta de tráfico aprobado (TCAS). Si se instala un sistema TCAS II, éste debe ser capaz de coordinar con las unidades TCAS que cumpla con la OTE C-119.

(c) El Manual de Vuelo debe contener la siguiente información sobre el sistema TCAS I, requerido por esta sección:

(1) Procedimiento apropiado para:

(i) El uso del equipamiento; y

(ii) Acciones apropiadas para la tripulación de vuelo, respecto a la operación del equipo.

(2) Un resumen de todos los datos de entrada que tiene que estar operando para que el TCAS funcione adecuadamente.

135.181 Performance requerida: aeronaves que operan bajo IFR

(a) Excepto lo previsto en párrafo (b) de este párrafo, ninguna persona puede:

(1) Operar una aeronave multimotor trasladando pasajeros bajo reglas de vuelo IFR con un peso que no le permita ascender, con un motor crítico inoperativo, por lo menos cincuenta (50) pies minuto cuando opere en la MEA de la ruta a ser volada o 5000 pies MSL, cualquiera sea la mayor.

(b) No obstante las restricciones del párrafo (a) (1) de esta Sección, los helicópteros multimotores que trasladan pasajeros fuera de la costa realizando operaciones bajo reglas de vuelo IFR con un peso que le permita ascender por lo menos cincuenta (50) pies por minuto con el motor crítico inoperativo cuando opere en la MEA de la ruta a ser volada o 1500 pies MSL, cualquiera sea la mayor.

135.183 Performance requerida: aeronaves terrestres operadas sobre el agua

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave terrestre llevando pasajeros sobre agua a menos que:

(1) Sea operado a una altitud que le permita alcanzar tierra en caso de una falla de motor.

(2) Sea necesario para despegar o aterrizar.

(3) Si es un avión multimotor, sea operado con un peso que le permita con un motor inoperativo, ascender al menos cincuenta (50) pies por minuto a una altitud de 1000 pies sobre la superficie; o

(b) Si es un helicóptero, esté equipado con elementos de flotación.

135.185 Peso vacío y centro de gravedad. Requerimientos de actualización

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave multimotor a menos que el peso vacío y centro de gravedad actual sean calculado sobre la base de valores establecidos por el pesaje de la aeronave dentro de los treinta y seis (36) meses calendarios precedentes.

(b) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a:

(1) Aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad emitido dentro de los treinta y seis (36) meses calendarios precedentes.

(2) Aeronaves operadas bajo un sistema de peso y balanceo aprobado en las especificaciones de operación del Explotador.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE D - LIMITACIONES DE OPERACION Y REQUERIMIENTOS METEOROLOGICOS PARA IFR Y VFR.

135.201 Aplicación.

135.203 Altitudes mínimas para VFR.

135.205 VFR: requerimientos de visibilidad

135.207 VFR: requerimientos de referencias de superficie para helicópteros.

135.209 VFR: abastecimiento de combustible.

135.213 Reportes y pronósticos meteorológicos.

135.215 IFR: limitaciones de operación.

135.217 IFR: limitaciones para despegue.

135.219 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de destino.

135.221 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de alternativa.

135.223 IFR: requerimientos para el aeródromo de alternativa.

135.225 IFR: mínimos para despegue, aproximación y aterrizaje.

135.227 Condiciones de formación de hielo. Limitaciones operativas.

135.229 Requerimiento de los aeródromos.

135.201 Aplicación.

(a) Esta Subparte prescribe las limitaciones para las operaciones de vuelo VFR e IFR y los requerimientos asociados de meteorología para operaciones bajo esta Parte.

135.203 Altitudes mínimas para VFR.

(a) Se aplicará lo estipulado en 91.119

135.205 VFR: Requerimientos de visibilidad.

(a) Se aplicará lo estipulado en 91.155

135.207 VFR: Requerimientos de referencias de superficie para helicópteros.

(a) Ninguna persona puede operar un helicóptero bajo VFR a menos que dicha personas tengan referencias visuales con la superficie o, de noche, referencias visuales con luces de superficie, suficientes para controlar con seguridad el helicóptero.

135.209 VFR: abastecimiento de combustible.

(a) Se aplicará lo estipulado en 91.151 (a)(2) y (b).

135.213 Reportes y pronósticos meteorológicos.

(a) Cuando un piloto operando una aeronave bajo esta Parte requiere utilizar informes o pronósticos meteorológicos, deberá utilizar los pronósticos elaborados por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), una fuente aprobada por el Servicio Meteorológico Nacional o una fuente aprobada por la Autoridad Aeronáutica del país en que se opere.

(b) Para el propósito del párrafo (a) de esta Sección, la observación meteorológica elaborada y distribuida a los pilotos para realizar operaciones bajo IFR en un aeródromo debe ser tomada en el aeródromo donde esa operación es iniciada, a menos que la Autoridad Aeronáutica emita una especificación de operación permitiendo el uso de la observación meteorológica en otro lugar y no en el aeródromo donde la operación IFR es iniciada. La Autoridad Aeronáutica emitirá tales especificaciones de operación, después de que el SMN haya encontrado que los estándares de seguridad para esas operaciones podrían permitir las desviaciones de este párrafo para una operación particular que haya sido emitida para un Explotador.

135.215 IFR: Limitaciones de operación.

(a) Excepto lo previsto en párrafos (b), (c) y (d) de esta Sección, ningún piloto puede operar una aeronave bajo IFR fuera de un espacio aéreo controlado ni en ningún aeródromo que no tenga una aproximación por instrumentos estándar aprobada.

(b) La Autoridad Aeronáutica podrá emitir especificaciones operativas a un Explotador para permitirle operar bajo IFR sobre rutas fuera de espacio aéreo controlado sí:

(1) El Explotador demuestra a la Autoridad Aeronáutica que la tripulación de vuelo está en capacidad de navegar sin referencias visuales con el terreno, sobre la derrota propuesta sin desviarse más de cinco (5) grados o cinco (5) MN, cualquiera sea menor, de la derrota, y

(2) La Autoridad Aeronáutica determina que la operación propuesta puede ser efectuada con seguridad.

(c) Un piloto puede operar una aeronave bajo IFR fuera de espacio aéreo controlado si el Explotador ha sido aprobado para la operación y esa operación es necesaria para:

(1) Efectuar una aproximación por instrumentos a un aeródromo para el cual hay en uso un procedimiento de aproximación por instrumentos estándar actualizado o procedimiento de aproximación especial, o

(2) Ascender dentro del espacio aéreo controlado durante un procedimiento de aproximación frustrada aprobado, o

(3) Efectuar partida por instrumentos desde un aeródromo que posea un procedimiento de aproximación por instrumentos estándar aprobado.

(d) La Autoridad Aeronáutica podrá aprobar especificaciones de operación a un Explotador, para permitirle partir desde un aeródromo que no posea procedimiento de aproximación por instrumentos aprobado, cuando la Autoridad Aeronáutica determine que es necesario efectuar una partida IFR desde ese aeropuerto y que la operación propuesta puede ser efectuada con seguridad. La aprobación de operar en ese aeródromo no incluye la aprobación para efectuar un procedimiento de aproximación IFR a ese aeródromo.

135.217 IFR: limitaciones para despegue.

(a) Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR desde un aeródromo donde las condiciones meteorológicas están en o sobre los mínimos para despegue pero están debajo de los mínimos IFR autorizados para aterrizaje, a menos que haya un aeródromo de alternativa dentro de una (1) hora de vuelo estimada (a velocidad normal de crucero en aire calmado) desde el aeródromo de partida.

135.219 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de destino.

(a) Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR o comenzar una operación IFR a menos que el último reporte o pronóstico meteorológico, o una combinación de ambos, indique que las condiciones meteorológicas a la hora estimada de arribo al aeródromo en que se intenta aterrizar serán iguales o superiores a los mínimos IFR para aterrizaje.

135.221 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de alternativa.

(a) Ninguna persona puede designar un aeródromo de alternativa a menos que los reportes o pronósticos meteorológicos o una combinación de ambos, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a los mínimos para ese aeródromo a la hora estimada de arribo.

135.223 IFR: requerimientos para el aeródromo de alternativa.

(a) Ningún piloto puede operar una aeronave bajo IFR a menos que tenga suficiente combustible (considerando los reportes y pronósticos meteorológicos o una combinación entre ambos) para:

(1) Completar el vuelo hasta el primer aeródromo en que se intenta aterrizar.

(2) Volar desde allí hasta el aeródromo de alternativa, y

(3) Posteriormente volar cuarenta y cinco (45) minutos a velocidad normal de crucero o, para helicópteros, volar treinta (30) minutos a velocidad normal de crucero.

135.225 IFR: mínimos para despegue, aproximación y aterrizaje.

(a) Ningún piloto puede comenzar una aproximación por instrumentos a un aeródromo a menos que:

(1) Ese aeródromo tenga facilidades de reportes meteorológicos operadas por el Servicio Meteorológico Nacional, una fuente aprobada por éste o una fuente aprobada por la Autoridad Aeronáutica, y

(2) El último reporte meteorológico emitido por las facilidades mencionadas en (a) (1), indique que las condiciones meteorológicas serán iguales o mayores que los mínimos meteorológicos IFR para ese aeródromo.

(b) Ningún piloto debe comenzar el segmento de aproximación final por instrumentos a un aeródromo, a menos que el último reporte meteorológico emitido por las facilidades descriptas en (a) (1) de esta Sección indique que las condiciones meteorológicas serán iguales o mayores que las mínimas autorizadas para el aterrizaje IFR para ese procedimiento.

(c) Si un piloto ha comenzado el segmento de aproximación final de una aproximación por instrumentos a un aeródromo según el párrafo (b) de esta Sección y posteriormente recibe un reporte meteorológico indicando que las condiciones están bajo mínimos meteorológicos después que la aeronave está:

(1) En una final de ILS y ha pasado el fijo de aproximación final, o,

(2) En una final de aproximación ASR (Airport Surveillance Radar) o PAR (Precision Approach Radar) y ha sido transferido al control de aproximación final o,

(3) En una aproximación final utilizando VOR, NDB o un procedimiento de aproximación comparable, y el avión:

(i) Ha pasado el fijo de aproximación final; o,

(ii) Cuando el fijo de aproximación final no existe, ha completado el procedimiento de viraje y está establecido hacia el aeródromo en curso de aproximación final dentro de la distancia prescrita en el procedimiento, la aproximación puede ser continuada y el aterrizaje efectuado si el piloto encuentra, alcanzando la MDA o DH, que las condiciones meteorológicas actuales son como mínimo iguales a los mínimos prescritos en el procedimiento.

(d) Para cada piloto al mando de un avión reactor que no posea al menos cien (100) horas como piloto al mando en ese tipo de avión, la MDA o DH y la visibilidad mínimas para aterrizaje, establecida en la documentación oficial o en las especificaciones operativas del Explotador serán incrementados en cien (100) pies y en media (1/2) MN respectivamente, pero sin exceder el techo y la visibilidad de aquellos aeropuertos que son utilizados como aeropuertos de alternativa.

(e) Cada piloto efectuando un procedimiento de despegue IFR o aproximación y aterrizaje en un aeródromo militar o en el exterior, completará los procedimientos de aproximación por instrumentos y los mínimos meteorológicos establecidos por la autoridad que tenga jurisdicción en dicho aeródromo.

(f) Si los mínimos para despegue están especificados en estas Regulaciones para el aeródromo de despegue, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR cuando las condiciones reportadas por los organismos mencionados en (a) (1) de esta Sección son menores a los mínimos especificados para el aeródromo de despegue en estas RAAC o en las especificaciones de operación del Explotador.

(g) Excepto lo previsto en el párrafo (h) de esta Sección, si los mínimos para despegue no están prescritos en estas Regulaciones, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por los organismos mencionados en (a) (1) de esta Sección sean inferiores a las establecidas en la Parte 91 de estas RAAC o en las especificaciones de operación del Explotador.

(h) En los aeródromos en los cuales las aproximaciones por instrumentos están autorizadas, un piloto puede despegar una aeronave bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas reportadas por las facilidades descriptas en párrafo (a) (1) de esta Sección son iguales o mejores que los mínimos para aterrizajes u otra restricción sí:

(1) La dirección y velocidad del viento a la hora del despegue son tales que una aproximación por instrumentos pueda ser efectuada en la pista servida por la aproximación por instrumentos.

(2) Las ayudas terrestres asociadas a los mínimos de aterrizajes previstos y el equipamiento correspondiente a bordo se encuentran operando normalmente.

(3) El Explotador ha sido autorizado para tales operaciones.

135.227 Condiciones de formación de hielo. Limitaciones operativas.

(a) Ningún piloto puede despegar una aeronave que tenga escarcha, hielo o nieve adherida a las palas del rotor, hélices, parabrisas, alas, estabilizadores o superficies de control, instalación de motores o de indicadores de velocidad, altímetros, variómetros o indicadores de actitud, excepto bajo las siguientes condiciones:

(1) Los despegues pueden ser efectuados con escarcha adherida a las alas, estabilizadores o superficies de control, si la escarcha ha sido pulida para hacerla más suave.

(2) Los despegues pueden ser efectuados con escarcha bajo las alas o en el área de los tanques de combustible si es autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Ningún Explotador puede autorizar a un avión a despegar y ningún piloto puede despegar un avión cuando las condiciones son tales que la adherencia al avión de escarcha, nieve o hielo sea razonablemente esperada, a menos que el piloto haya completado toda la instrucción requerida y a menos que se cumplan los siguientes requerimientos:

(1) Un control de contaminación antes del despegue que haya sido establecido por el Explotador y aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el específico tipo de avión, haya sido completado dentro de los cinco (5) minutos antes de comenzar el despegue. Un control de contaminación previo al despegue es un control para asegurarse que las alas y las superficies de control están libres de escarcha, hielo o nieve.

(2) El Explotador tiene un procedimiento alternativo aprobado y bajo ese procedimiento se determina que el avión está libre de escarcha, hielo o nieve.

(3) El Explotador tiene un programa deshielo/antihielo aprobado.

(c) Excepto para un avión que tiene sistemas de protección que cumplen con la Sección 34 del apéndice A, o aquellos aviones certificados de tipo y categoría transporte, ningún piloto puede volar:

(1) Bajo IFR en conocimiento de pronóstico de formación de hielo ligera o moderada; o,

(2) Bajo VFR en conocimiento de condiciones ligeras o moderadas de formación de hielo, a menos que la aeronave tenga en servicio equipos de antihielo o deshielo que protejan cada pala del rotor, hélices, parabrisas, alas, estabilizador o superficies de control, y cada instrumento de velocidad, altímetros, variómetros o sistemas de instrumentos indicadores de actitud.

(d) Ningún piloto puede volar un helicóptero bajo IFR en conocimiento de pronósticos de condiciones de formación de hielo o bajo VFR en conocimiento de condiciones de formación de hielo a menos que esté certificado y apropiadamente equipado para operar en condiciones de formación de hielo.

(e) Excepto para aviones que tienen equipos de protección de formación de hielo que cumplen con lo establecido en la Sección 34 del apéndice A, o aquellos con certificación de tipo categoría de transporte, ningún piloto puede volar una aeronave en conocimiento de pronóstico de formación severa de hielo.

(f) Si el reporte actualizado y la información transmitida al piloto al mando indican que las condiciones pronosticadas de formación de hielo que de otra manera prohibirían el vuelo no serán encontradas durante el vuelo a causa del cambio de condiciones desde el momento del pronóstico, las restricciones de los párrafos (c), (d) y (e) de esta Sección basadas en las condiciones pronosticadas, no son aplicables.

135.229 Requerimiento de los aeródromos.

(a) Ningún Explotador puede usar un aeródromo a menos que este sea adecuado para la operación propuesta, considerando items tales como tamaño, superficie, obstrucciones e iluminación.

(b) Ningún piloto en una aeronave trasladando pasajeros de noche puede despegar desde o aterrizar en un aeródromo a menos que:

(1) El piloto haya determinado la dirección del viento por medio del indicador luminoso de viento, las comunicaciones terrestres locales o, en caso de despegue, observación personal del piloto; y,

(2) Los límites del área a ser usada para despegue o aterrizaje son claramente demarcadas;

(i) Para aviones, por luces marcadoras de los límites o luces de pista.

(ii) Para helicópteros, por luces marcadoras de los límites o luces de pista o material reflectivo.

(c) Para el propósito del párrafo (b) de esta Sección, si el área para ser usada para el despegue o aterrizaje es marcada con balizas o linternas, su utilización debe ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE E - TRIPULACIONES DE VUELO: REQUERIMIENTOS.

135.241 Aplicación.

135.243 Requisitos para desempeñarse como piloto al mando.

135.245 Requisitos de experiencia operativa (Piloto al mando).

135.247 Requisitos para desempeñarse como copiloto.

135.249 Requisitos de experiencia reciente (Piloto al Mando).

135.251 Requisitos de experiencia reciente (Copiloto).

135.241 Aplicación.

(a) Esta Subparte tiene como propósito establecer las exigencias, en cuanto a licencias y, experiencia operativa que deben satisfacer los pilotos que deben operar de acuerdo con los requisitos establecidos por estas Normas y en adición a las exigidas por las RAAC.

135.243 Requisitos para desempeñarse como piloto al mando

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando, en una operación de transporte de pasajeros a menos que:

(1) Para aeronaves de hasta 5.700 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto Comercial.

(2) Para aeronaves de hasta 20.000 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase.

(3) Para aeronaves de más de 20.000 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

(b) En todos los casos citados en (a) las licencias deberán tener las correspondientes habilitaciones por categoría, clase y tipo de aeronaves, más las habilitaciones para operaciones determinadas en las RAAC.

(c) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna desempeñarse como piloto al mando de una aeronave que opera según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), a menos que dicha persona sea titular como mínimo de una licencia de Piloto Comercial con la habilitación para el tipo de aeronave y la habilitación de vuelo por instrumentos.

135.245 Requisitos de experiencia operativa (Piloto al mando)

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando de una aeronave operada según estas normas, en operaciones de transporte de pasajeros, a menos que dicha persona haya completado, antes de su designación como piloto al mando, en esa aeronave y en la misma posición de tripulante, la siguiente experiencia:

- | | |
|---|-------------|
| (1) Avión monomotor: | 10:00 horas |
| (2) Avión multimotor (motor alternativo): | 15:00 horas |
| (3) Avión multimotor (Turbohélice): | 20:00 horas |
| (4) Aeronave Reactor: | 25:00 horas |

(b) Para adquirir la experiencia operativa requerida en (a) cada persona debe cumplir con lo siguiente:

(1) La experiencia operativa deberá ser adquirida después de haber completado satisfactoriamente la correspondiente instrucción en tierra y en vuelo para la aeronave y posición de tripulante que le corresponde. Las exigencias de entrenamiento aprobadas para adquirir la experiencia operativa, deberán ser incluidas en el programa de instrucción aprobado para el Explotador.

(2) La experiencia deberá ser adquirida en vuelo, durante operaciones normales de traslado de pasajeros o carga. En el caso de una aeronave que no ha sido utilizada con anterioridad por el Explotador para realizar operaciones bajo los requisitos de estas normas, la experiencia adquirida durante los vuelos de recepción de la aeronave o durante su traslado en ferry, pueden ser acreditados para alcanzar las exigencias establecidas en (a).

(3) Cada persona deberá adquirir la experiencia operativa requerida en (a) ejecutando las tareas y funciones de un piloto al mando, bajo la supervisión de un instructor o inspector reconocido.

(4) Las horas de experiencia operativa pueden ser reducidas, hasta el cincuenta (50) por ciento de las horas requeridas, mediante el agregado de un (1) despegue y un (1) aterrizaje por cada hora de vuelo.

135.247 Requisitos para desempeñarse como copiloto

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como copiloto de una aeronave a menos que dicha persona sea titular de la Licencia de Piloto Comercial con habilitación de vuelo por instrumentos o Comercial de Primera Clase-Aviación de acuerdo con las habilitaciones que correspondan para ese tipo de aeronave.

(b) Un copiloto de helicóptero que opera según las reglas de vuelo por referencias visuales (VFR), deberá ser titular como mínimo de la licencia de Piloto Comercial o como lo determine las RAAC para ese helicóptero, con las habilitaciones correspondientes.

135.249 Requisitos de experiencia reciente (Piloto al Mando)

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando de una aeronave transportando pasajeros o carga, a menos que en los noventa (90) días precedentes, dicha persona haya:

(1) Realizado tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes como operador de los controles de vuelo en una aeronave del mismo tipo y clase que la aeronave en que dicha persona deberá prestar servicios; o

(2) Para las operaciones que se realizan durante el período que comienza una (1) hora después de la puesta de sol y termina una (1) hora antes que el sol salga (de acuerdo con lo determinado en el almanaque aeronáutico), hacer tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes durante tal período como operador de los controles de vuelo en una aeronave del mismo tipo y clase que la aeronave en que dicha persona deberá prestar servicios.

NOTA: La persona que cumple con las exigencias de (a) (2) no necesita cumplir con las exigencias de (a) (1).

(b) Si la aeronave posee tren de aterrizaje convencional (rueda de cola), cada aterrizaje deberá ser completado hasta la detención total de la misma.

135.251 Requisito de experiencia reciente (Copiloto).

(a) El Explotador no designará a un tripulante de vuelo en la función de copiloto para que se haga cargo de los mandos de vuelo durante el despegue y el aterrizaje, a menos que, en los noventa (90) días precedentes y en el mismo tipo de avión, dicho tripulante haya estado a cargo, como copiloto o como piloto al mando, de los mandos de vuelo en tres (3) despegues y aterrizajes; O haya demostrado competencia para actuar como copiloto en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE F LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y SERVICIO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES.

135.261 Aplicación.

135.263 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso.

135.261 Aplicación

(a) Esta Subparte establece limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso para tripulaciones operando según estas Regulaciones.

135.263 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso

(a) De acuerdo con el Decreto N° 671/94, (Disposición N° 26/2000).

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE G - REQUERIMIENTOS Y CONTROLES A LA TRIPULACION.

135.291 Aplicación.

135.293 Pilotos (Exigencias iniciales y periódicas).

135.295 Piloto al mando (Exigencias de vuelo por instrumentos).

135.297 Piloto al mando (Control de ruta).

135.299 Tripulante de cabina de pasajeros (Exigencias iniciales y periódicas).

135.301 Tripulantes (Autorizaciones especiales).

135.303 Inspector reconocido (Habilitación).

135.291 Aplicación.

(a) Esta Subparte prescribe los exámenes y controles que deberán satisfacer los tripulantes e inspectores reconocidos de los Explotadores que operan bajo las presentes Regulaciones.

135.293 Pilotos (Exigencias iniciales y periódicas).

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio tal piloto haya aprobado un examen oral o escrito tomado por la Autoridad Aeronáutica o persona autorizada por ésta, sobre los conocimientos de dicho piloto respecto de las siguientes áreas:

(1) Aspectos relacionados con estas normas:

(i) Licencias y habilitaciones para pilotos e instructores.

(ii) Operación general y reglas de vuelo.

(2) Manual de Operaciones del Explotador (MOE).

(3) Por cada tipo de aeronave que volará el piloto, conocimientos adecuados sobre:

(i) Motor.

(ii) Componentes mayores y sistemas.

(iii) Performances y limitaciones operativas.

(iv) Operaciones normales, anormales y de emergencia.

(v) El Manual de vuelo o equivalente como sea aplicable.

(4) Por cada tipo de aeronave que volará el piloto el método establecido para determinar las limitaciones del peso y balanceo para despegue, aterrizaje y ruta.

(5) Navegación y uso de las ayudas para la navegación de acuerdo con las operaciones aprobadas, incluyendo cuando sean aplicable los procedimientos para la aproximación por instrumentos.

(6) Procedimientos de control de tránsito aéreo, incluyendo los IFR cuando sean aplicables.

(7) Meteorología general, incluyendo sistemas frontales, hielo, niebla, tormentas, cortantes de viento y si corresponde meteorología a gran altura.

(8) Procedimientos para evitar la operación dentro de tormentas eléctricas, aire turbulento y condiciones de formación de hielo.

(9) Equipos nuevos, procedimientos y técnicas.

(b) Ningún Explotador puede utilizar un piloto, ni persona alguna puede servir como piloto, en ningún tipo de aeronave, a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio, el piloto haya aprobado un control de idoneidad efectuado por la Autoridad Aeronáutica o persona autorizada por ésta, en una aeronave en que prestará servicios, para determinar su competencia como piloto. El control (inspección) puede incluir cualquiera de las maniobras y procedimientos corrientes exigidos para otorgar la licencia requerida para realizar la operación autorizada y adecuada a la categoría, clase y tipo de aeronave empleada.

(c) El control de vuelo por instrumentos exigido en 135.295 (a) puede ser sustituido por el control de idoneidad establecido en (b) para el tipo de aeronave utilizada en dicho control.

(d) La Autoridad Aeronáutica o el inspector reconocido, cuando actúe en nombre de ésta, certificará la competencia de cada piloto que pase el control teórico y práctico en vuelo, dejando constancia en el Legajo del mismo.

(e) Una parte del control exigido en (b) puede ser realizado en un simulador de aeronave u otro entrenador adecuado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

135.295 Piloto al Mando (Exigencias de vuelo por instrumentos).

(a) Ningún Explotador puede utilizar un piloto, ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando de una aeronave en vuelo IFR a menos que desde el comienzo del sexto (6) mes calendario anterior a dicho servicio, el piloto haya pasado un control de idoneidad en vuelo por instrumentos realizado por la Autoridad Aeronáutica o inspector reconocido.

(b) Ningún piloto puede realizar ningún tipo de aproximación por instrumentos de precisión bajo condiciones IFR a menos que, desde el comienzo del sexto (6) mes calendario anterior a dicho uso, el piloto haya demostrado satisfactoriamente, ante Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido, su idoneidad para ese tipo de operación.

(c) Ningún piloto puede realizar ningún tipo de aproximación por instrumentos de no-precisión bajo condiciones IFR a menos que, desde el comienzo del sexto (6) mes calendario anterior a dicho uso, el piloto haya demostrado satisfactoriamente, ante Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido, su idoneidad para ese tipo de aproximación o en el uso de otros sistemas de aproximación de no-precisión.

NOTA: Las aproximaciones por instrumentos deberán incluir como mínimo una aproximación directa, una circulación y un escape. Cada tipo de aproximación deberá ser demostrado hasta los mínimos publicados para dichos procedimientos.

(d) El control de idoneidad requerido (a) deberá consistir en un control en vuelo bajo condiciones IFR reales o simuladas.

(e) El inspector a cargo asentará el control realizado en el libro de vuelo del causante y dejará constancia para incorporar en su legajo de tripulante.

(f) El control en vuelo deberá incluir navegación por instrumentos y aproximaciones por instrumentos.

NOTA: Cada piloto que es controlado en vuelo por instrumentos deberá demostrar, además, que es competente de acuerdo con lo requerido en 135.293.

(g) El control de idoneidad en vuelo por instrumentos deberá, para un Piloto al mando de una aeronave definida según lo establecido en 135.293 (a), incluir como mínimo los procedimientos y maniobras exigidas para un piloto titular de la licencia correspondiente.

(h) El control de idoneidad en vuelo por instrumentos deberá ser efectuado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido.

(j) Si el piloto al mando es asignado como piloto en un solo tipo de aeronave, la inspección deberá ser realizada en dicha aeronave.

(j) Si el piloto al mando es asignado como piloto en más de un tipo de aeronave, la inspección de idoneidad deberá ser realizada en cada una de las aeronaves en que es asignado, en forma rotativa, pero no más de un control por cada período, de acuerdo con lo establecido en (a).

(k) Si un piloto al mando es designado para cubrir funciones en aeronaves monomotores y multimotores, dicho piloto deberá inicialmente pasar una inspección de idoneidad en una aeronave multimotor y luego alternativamente en mono y multimotor, pero no más de un control por período. Parte de la inspección puede ser tomada en un simulador aprobado y autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

135.297 Piloto al mando (Control de ruta).

(a) Ningún Explotador puede utilizar un piloto ni persona alguna puede servir como piloto al mando de un vuelo a menos que, desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior o dicho servicio, el piloto haya aprobado un control en vuelo en una de las aeronaves que vuela. El control deberá:

(1) Ser realizado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido

(2) Consistir en un vuelo de acuerdo con lo establecido en 135.73 (c).

(b) El inspector que conduce el control deberá determinar si el piloto satisface los requisitos exigidos y deberá dejar constancia en el legajo del mismo.

135.299 Tripulantes de cabina de pasajeros (exigencias iniciales y periódicas).

(a) Ningún operador puede utilizar un TCP, ni persona alguna puede servir como TCP a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio el Explotador haya determinado mediante un adecuado control que dicha persona posee los conocimientos y es, además, competente en las siguientes áreas, de acuerdo con sus tareas y responsabilidades:

(1) Autoridad del Comandante

(2) Manejo de los pasajeros, incluyendo los procedimientos que deberán seguirse para el manejo de personas peligrosas u otras cuya conducta puede poner en peligro la seguridad del vuelo.

(3) Rol que le corresponde como tripulante, funciones y responsabilidades durante un amaraje de emergencia y evacuación de personas que pueden necesitar asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia las salidas de emergencia.

(4) Instrucciones a los pasajeros.

(5) Localización y operación de los extintores de incendio portátiles y otros sistemas.

(6) Adecuado uso de los controles y equipos de cabina.

(7) Localización y operación de todas las salidas normales y de emergencia, incluyendo los toboganes y cuerdas de escape.

(8) Localización y operación del sistema de oxígeno para los pasajeros.

(9) Ubicación de las personas que pueden necesitar asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida en una emergencia de acuerdo con lo determinado en el MOE

135.301 Tripulantes (Autorizaciones especiales)

(a) Si un tripulante que debe cumplimentar un examen o control en vuelo de acuerdo con lo determinado para cada caso por las presentes RAAC, siendo autorizado por la Autoridad Aeronáutica lo realiza y aprueba en el mes calendario anterior o posterior al mes calendario exigido, se considerará que dicho tripulante ha cumplido con la exigencia en término.

(b) Si un piloto que es controlado bajo las exigencias de estas RAAC, falla en la ejecución de alguna de las maniobras, el inspector puede autorizar se dé entrenamiento adicional durante el curso de la inspección. Además de repetir la maniobra mal ejecutada, el inspector puede requerir la ejecución de cualquier otra maniobra que considere necesaria para determinar la idoneidad del piloto. Si éste es incapaz de demostrar satisfactoriamente el nivel requerido por la Autoridad Aeronáutica dicho piloto no podrá ser utilizado por el Explotador, ni el piloto prestar servicios como tripulante bajo las prescripciones de estas RAAC, hasta cumplimentar satisfactoriamente las exigencias de la inspección requerida.

135.303 Inspector Reconocido (habilitación)

(a) Todo Explotador que desee la habilitación de un piloto como Inspector Reconocido deberá elevar una solicitud por escrito a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas - Departamento Transporte Aerocomercial adjuntando todos los antecedentes del piloto propuesto.

(b) El Departamento de Transporte Aerocomercial, habilitará al piloto si aprueba las exigencias establecidas en cuanto a experiencia de vuelo, exámenes escritos y evaluación en vuelo.

(c) La Autoridad Aeronáutica, detallará los exámenes e inspecciones que el inspector reconocido podrá realizar y el tipo y clase de aeronave en la cual está autorizado para actuar en nombre de ésta.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE H - INSTRUCCION.

135.319 Aplicación

135.321 Conceptos generales

135.323 Aprobación inicial y final de los programas

135.325 Contenido de los programas de instrucción.

135.327 Tripulantes (requerimientos de instrucción).

135.329 Instrucción de tripulantes en procedimientos de emergencia.

135.331 Entrenamiento para el manejo y transporte de mercancías peligrosas.

135.333 Aprobación de simuladores de aeronaves y otras ayudas para la instrucción.

135.337 Inspector reconocido: conceptos generales y entrenamiento.

135.339 Programa de entrenamiento para tripulantes.

135.341 Entrenamiento inicial y periódico para tripulantes.

135.343 Pilotos: entrenamiento terrestre inicial, de transición y ascenso.

135.345 Pilotos (entrenamiento en vuelo).

135.347 Tripulantes de cabina de pasajeros.

135.349 Entrenamiento periódico para tripulantes.

135.319 Aplicación.

(a) Esta Subparte prescribe las exigencias para establecer y mantener un programa de entrenamiento aprobado para tripulantes, instructores, inspectores reconocidos y personal de operaciones; y para la aprobación y uso de simuladores de aeronaves y otros entrenadores para el desarrollo de dichos programas.

135.321 Conceptos generales.

(a) Todo Explotador al que, de acuerdo con lo determinado en el 135.339 se le exija la presentación de un programa de instrucción deberá:

(1) Establecer, gestionar, obtener la aprobación (inicial y final) y prever el desarrollo de un programa de entrenamiento en tierra y vuelo para cada tipo de aeronave que opere de acuerdo con los requisitos y exigencias de estas normas, que asegure que cada tripulante, instructor de vuelo, inspector reconocido y cada persona designada para el transporte y manejo de material peligroso, sea adecuadamente entrenado para realizar sus tareas.

(2) Proveer facilidades adecuadas para el entrenamiento en tierra y vuelo o instructores calificados para el entrenamiento requerido por estas RAAC.

(3) Mantener actualizado todo lo relacionado con cada tipo de aeronave que opera y, si es aplicable, las variaciones particulares para esa aeronave en cuanto a material de entrenamiento y procedimientos para el uso y conducción del entrenamiento y los controles requeridos por estas Normas.

(4) Proveer suficientes instructores de vuelo de simuladores de aeronaves e inspectores reconocidos para conducir el entrenamiento, el control en vuelo y los cursos de entrenamiento en simuladores.

(b) Cada instructor o inspector reconocido responsable de la impartición de una asignatura particular del entrenamiento terrestre, de vuelo o de la inspección, deberá certificar por escrito la idoneidad y los conocimientos del tripulante, instructor de vuelo o inspector reconocido, al completarse el entrenamiento o control que corresponda dejando constancia en el legajo del causante.

(c) Las asignaturas que son de aplicación a más de una aeronave o función del tripulante y que han sido cursadas satisfactoriamente en programas de instrucción anteriores, no necesitan ser repetidas, excepto en los cursos de actualización periódica.

(d) Simuladores de aeronaves y entrenadores de otros tipos deben ser utilizados para desarrollar el programa de entrenamiento del Explotador. La Autoridad Aeronáutica, cuando lo considere necesario, podrá hacer una excepción a esta norma.

135.323 Aprobación inicial y final de los programas

(a) Para obtener la aprobación inicial y final de un programa de instrucción o revisión, cada Explotador deberá someter a consideración de la Autoridad Aeronáutica:

(1) Un proyecto del programa propuesto o de la revisión solicitada, el que deberá incluir un detalle completo de su contenido y suficiente información para posibilitar la evaluación del mismo.

(2) Información adicional que puede ser requerida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Si el programa de instrucción propuesto o la revisión, cumplen con las exigencias vigentes, la Autoridad Aeronáutica concederá la aprobación inicial por escrito y el Explotador podrá comenzar el entrenamiento de acuerdo con lo establecido en dicho programa. La Autoridad Aeronáutica evaluará luego la efectividad del entrenamiento y de ser necesario comunicará al Explotador las deficiencias, para que estas sean corregidas.

(c) La Autoridad Aeronáutica otorgará la aprobación final del programa o de la revisión si el Explotador demuestra que el entrenamiento conducido con la aprobación inicial, asegura que cada persona que completa satisfactoriamente el mismo está adecuadamente entrenada para cumplir con su tarea.

(d) Toda vez que la Autoridad Aeronáutica encuentre que son necesarias modificaciones al programa de entrenamiento que ha recibido aprobación final, la comunicará al Explotador quien deberá producir los cambios señalados dentro de los treinta (30) días de recibida la notificación. El Explotador podrá solicitar una revisión de la decisión tomada y en tal caso, la modificación quedará pendiente hasta la toma de una resolución final. No obstante lo expresado, si la Autoridad Aeronáutica considera que existe una situación de emergencia que requiere acción inmediata en interés de la seguridad ella puede, luego de exponer razones fundadas, requerir el cambio efectivo sin más demora.

135.325 Contenido de los programas de instrucción

(a) Cada Explotador deberá preparar y mantener a disposición de la Autoridad Aeronáutica el contenido de los programas de instrucción para cada tipo de aeronave que opere y por cada tripulante que es requerido para esas aeronaves. El contenido de los mismos deberá incluir tanto el entrenamiento en tierra como en vuelo que es exigido por estas normas.

(b) El contenido de cada programa de instrucción debe abarcar, como mínimo, los siguientes aspectos:

(1) El listado de las asignaturas, incluidas las que correspondan a los procedimientos anormales y de emergencia, con detalle de las horas académicas que corresponden para cada caso.

(2) Listado de las ayudas que el Explotador utilizará para impartir cada curso (entrenadores de vuelo, terrestres, mockups, etc.).

(3) Descripción detallada de las maniobras normales, anormales y de emergencia con gráficos y perfiles de las mismas. Procedimientos y funciones que deberán ser ejecutadas durante cada vuelo de entrenamiento o inspección incluyendo las maniobras previstas para cada caso.

135.327 Tripulantes (Requerimientos de instrucción)

(a) Cada Explotador deberá incluir en sus programas de instrucción que se imparten en tierra, tanto inicial como para la transición de sus tripulantes, el desarrollo de los siguientes aspectos:

(1) Instrucción básica para el personal recién incorporado por el Explotador que incluya como mínimo los siguientes aspectos:

(i) Tareas y responsabilidades de los tripulantes.

(ii) Conocimientos adecuados sobre el Código Aeronáutico, su Reglamentación y las exigencias de estas Regulaciones.

(iii) Contenido de las certificaciones otorgadas al Explotador.

(iv) Contenido del Manual de Operaciones del Explotador (MOE), en los aspectos de su competencia.

(2) El entrenamiento en tierra inicial y de transición de acuerdo con lo determinado en 135.343 y 135.347 según corresponda.

(3) El entrenamiento en procedimientos de emergencia determinado en 135.329.

(b) Cada programa de instrucción deberá prever el entrenamiento en vuelo inicial y de transición que determina el 135.347.

(c) Cada programa de instrucción deberá prever además el entrenamiento periódico en tierra y en vuelo determinado en 135.349.

(d) La instrucción para el ascenso prevista en 135.343 y 135.347 para un determinado tipo de aeronave puede ser incluido en el programa de instrucción para tripulantes que se han calificado y prestado servicios como copilotos en dicha aeronave.

(e) En adición a los programas de entrenamiento inicial, transición, ascenso y periódico, cada programa de instrucción deberá prever, además, instrucción en tierra y vuelo y la práctica necesaria que asegure que cada tripulante:

(1) Permanezca adecuadamente entrenado y corrientemente habilitado para cada aeronave, posición de tripulante y tipo de operación en la que el tripulante deberá prestar servicios.

(2) Sea calificado en el uso de nuevos equipos, facilidades, procedimientos y técnicas, incluyendo modificaciones de las aeronaves.

135.329 Instrucción de tripulantes en procedimientos de emergencia

(a) Cada programa deberá desarrollar como mínimo la instrucción y el entrenamiento en las emergencias detalladas en estas normas, con respecto a cada tipo de aeronave, modelo y configuración de tripulantes requeridos y para cada operación realizada, en la medida que se adecue a cada posición de tripulante y requerimientos operativos del Explotador.

(b) El entrenamiento de emergencias deberá contemplar como mínimo los siguientes conceptos:

(1) Responsabilidades y procedimientos que caben a cada tripulante, incluyendo la coordinación entre ellos.

(2) Instrucción individual para la localización, función y operación del equipamiento de emergencia, incluyendo:

(i) Equipamiento utilizado para la evacuación de la aeronave.

(ii) Equipo de primeros auxilios y su uso adecuado.

(iii) Extintores de incendio portátiles, enfatizando sobre el tipo de extintor que debe ser utilizado para cada clase de fuego.

(iv) Salidas de emergencia y equipos auxiliares haciendo hincapié y reforzando el entrenamiento en condiciones adversas.

(3) Instrucciones para el control de situaciones de emergencia que incluyan:

(i) Descompresión rápida.

(ii) Fuego en vuelo o en superficie y procedimientos sobre el control de humo, haciendo énfasis en el equipamiento eléctrico paneles de corto circuito que se encuentran en la cabina, galleys, zona de servicios, lavatorios y sistemas de proyección de películas.

(iii) Evacuación de la aeronave incluyendo la de personas que requieran ayuda para poder salir rápidamente a través de una salida de emergencia.

(iv) Enfermedades, disturbios y otras funciones anormales que involucren a pasajeros o tripulantes que además incluya la familiarización con el uso del botiquín de emergencia, y

(v) Secuestro y otras situaciones inusuales.

(4) Revisión y discusión de accidentes de aviación e incidentes relacionados con las situaciones de emergencia tratadas.

(c) Cada tripulante deberá cumplimentar el entrenamiento de emergencia siguiente durante los períodos que corresponde, utilizando los ítems de los equipos de emergencia instalados en cada tipo de aeronave que presta servicios:

(1) Durante el entrenamiento inicial deberá ejecutarse como mínimo una vez, las tareas y funciones que corresponden a cada tripulante (rol de emergencia) debiendo:

(i) Participar activamente en la extinción de fuego en vuelo (según procedimientos aprobados), utilizando como mínimo un tipo de extintor portátil, adecuado al tipo de fuego que debe ser extinguido y utilizando la máscara de protección que equipa a dicha aeronave.

(ii) Cumplir el rol que le cabe en una evacuación de emergencia en la cual cada persona deberá salir de la aeronave, o entrenador aprobado, utilizando como mínimo un tipo de los toboganes o deslizadores de emergencia instalados. Asimismo los tripulantes deberán observar la apertura de todas las salidas de emergencia y de los sistemas de deslizamiento asociados, los que deberán ser desplegados e inflados cumplimentando todos los procedimientos que correspondan para cada caso.

(2) Los roles de emergencia que deben ser cumplidos durante el entrenamiento inicial deben ser repetidos como mínimo una vez al año durante el curso que corresponde al entrenamiento periódico. Alternadamente, durante el entrenamiento periódico, podrá cumplimentarse en forma periódica, mediante ayudas visuales, modelos y demostración. En el curso siguiente se deberá, además, ejecutar los roles y operar los equipos que se mencionan a continuación:

(i) Cada una de las salidas de emergencia en los modos normal y de alternativa, incluyendo las acciones y fuerzas necesarias para posicionar los toboganes de evacuación.

(ii) Cada uno de los extintores de incendio portátiles instalados.

(iii) Cada uno de los sistemas de oxígeno, incluyendo los equipos para respiración artificial.

(iv) Colocación, uso e inflado de los medios de flotación individuales.

(v) Amaraje, si es aplicable, incluyendo pero no limitándose a los siguientes aspectos:

(A) Preparación de la cabina de vuelo.

(B) Coordinación de la tripulación.

(C) Instrucciones a los pasajeros y preparación de la cabina.

(D) Colocación e inflado de salvavidas.

(E) Uso de las cuerdas salvavidas de evacuación.

(F) Abordaje de los pasajeros y tripulantes a la balsa salvavidas.

(G) Retirar las balsas salvavidas de su alojamiento en el avión e inflado de las mismas.

(H) Transferencia de cada equipo de deslizamiento de una salida de emergencia a otra.

(l) Despliegue, inflado, destrabado y desprendimiento del avión de cada uno de los sistemas de deslizamiento o paquetes de balsas. Evacuación de emergencia, incluyendo el uso de los toboganes.

(3) Los tripulantes que presten servicios en operaciones sobre los 25.000 pies, deberán recibir instrucción en lo siguiente:

(i) Respiración artificial.

(ii) Hipoxia.

(iii) Período de conciencia, sin suministro de oxígeno, en función de la altura.

(iv) Expansión de los gases y formación de burbujas.

(v) Fenómeno físico e incidentes producidos por la descompresión.

135.331 Entrenamiento para el manejo y transporte de mercancías peligrosas

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona, ni persona alguna puede realizar tarea alguna o asumir responsabilidades para el manejo y transporte de mercancías peligrosas a menos que en los últimos doce (12) meses haya satisfecho las exigencias del programa de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica, el que deberá incluir:

(1) Conocimientos sobre la documentación necesaria para el embarque, embalaje, marcas, señales, etiquetas y documentación que acompaña al material, y

(2) La compatibilidad, carga, almacenamiento y características del manejo del material.

(b) Cada Explotador deberá mantener un registro del entrenamiento inicial y periódico que se ha impartido a sus tripulantes y personal de tierra que debe realizar las tareas/funciones y tener la responsabilidad del manejo y transporte de mercancía peligrosa.

(c) Cada Explotador que determina no aceptar mercancías peligrosas, deberá asegurarse que cada tripulante esté adecuadamente entrenado para reconocer dicho material.

(d) Si un Explotador opera en aeropuertos en los que no hay personal entrenado para el manejo de mercancías peligrosas, se podrá utilizar personal que no satisfaga los requisitos exigidos en 135.331 (a) y (b) para cargar, descargar y otros manejos de mercancías peligrosas, si dicho personal es supervisado por un tripulante calificado de acuerdo con lo establecido en 135.331 (a) y (b).

135.333 Aprobación de simuladores de aeronave y otras ayudas para la instrucción

(a) Los cursos de instrucción que utilicen simuladores de aeronaves y otros tipos de entrenadores, deben ser incluidos en el programa de instrucción del Explotador, dichos cursos, deben ser aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Cada simulador de aeronave y entrenador de otro tipo que es utilizado en un curso de instrucción o para inspecciones de acuerdo con las exigencias de estas normas, deberá satisfacer los siguientes requerimientos:

(1) Ser específicamente aprobado para:

(i) el Explotador, y

(ii) la maniobra particular, procedimiento o función del tripulante involucrado.

(2) Deberá cumplir la performance, funcionamiento, otras características que son requeridas para su aprobación.

(3) Adicionalmente, para los simuladores de aeronave, estos deben ser:

(i) aprobados para el tipo de aeronave, si es aplicable, la particular variación dentro del tipo para el cual el entrenamiento o inspección es efectuada, y

(ii) adaptados para satisfacer las exigencias de las modificaciones de la aeronave que debe simular y que cambian las performances funcionales u otras características requeridas para su aprobación.

(c) Un simulador de aeronave u otro tipo de entrenador puede ser utilizado por más de un Explotador.

(d) En la consideración para la aprobación inicial y final de los programas de instrucción o la revisión de los mismos, la Autoridad Aeronáutica deberá tener en cuenta las ayudas, métodos y procedimientos enunciados en los contenidos de los programas del Explotador.

135.337 Inspector Reconocido: Conceptos generales y entrenamiento.

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Inspector Reconocido, sin haber cumplimentado lo establecido en 135.303 y, con relación al tipo de aeronave que se trate, dicha persona:

(1) Sea titular de las licencias de Piloto de Transporte de Línea Aérea o Comercial de Primera Clase-Aviación según corresponda, e Instructor de Vuelo

(2) Posea la habilitación de piloto en el tipo de aeronave en la que desempeñará su función.

(3) Esté habilitado por la Autoridad Aeronáutica

(b) Ningún Explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Inspector Reconocido, a menos que dicha persona mantenga el entrenamiento periódico y la experiencia reciente en la aeronave en la que inspeccionará a los tripulantes de vuelo. La Autoridad Aeronáutica inspeccionará a los Inspectores Reconocidos luego de los entrenamientos inicial y periódico establecidos.

(c) El programa de instrucción para los Inspectores Reconocidos que sea aprobado por la Autoridad Aeronáutica, deberá incluir como mínimo:

- (1) Las tareas y funciones que le caben a un Inspector Reconocido por la Autoridad Aeronáutica.
- (2) Los artículos del Código Aeronáutico, su Reglamentación, política y normas aplicables.
- (3) Los métodos, procedimientos y técnicas apropiadas para conducir una inspección.
- (4) Orientación para la adecuada evaluación de las performances del piloto, incluyendo la detección de:
 - (i) Inadecuado o insuficiente entrenamiento.
 - (ii) Conductas personales que podrían afectar negativamente la seguridad.
- (5) Las acciones correctivas adecuadas en caso de una inspección no satisfactoria.

(6) Los métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para ejecutar los procedimientos normales, anormales y de emergencia en el avión.

(d) El Explotador deberá asegurarse que los Inspectores hayan completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial en "CRM", su aplicación en simuladores/entrenadores terrestres ("LOS") y la instrucción periódica anual según las especificaciones de la Disposición 37/97, como mínimo. Se recomienda que a su vez posean el Certificado de Competencia de Instructor/Facilitador de "CRM/LOS".

135.339 Programa de entrenamiento para tripulantes

(a) Cada Explotador, que utilice más de un piloto para ejecutar las operaciones certificadas deberá establecer y mantener un programa de entrenamiento aprobado para sus pilotos, cada Explotador que utilice tripulantes de cabina de pasajeros deberá establecer y mantener un programa de entrenamiento aprobado para, que sea adecuado para las operaciones a las que cada piloto y tripulante de cabina de pasajeros será asignado y que asegure que los mismos sean adecuadamente entrenados para alcanzar los conocimientos teóricos prácticos requeridos en 135.293 al 135.301 .

(b) No obstante lo expresado en 135.339 (a), la Autoridad Aeronáutica puede autorizar excepciones a dicha exigencia si determina que, debido al tipo de operación realizada, la importancia de la misma y su alcance, no afecta la seguridad.

(c) Cada Explotador al que se le exige tener un programa de entrenamiento, deberá incluir en el mismo el contenido de la instrucción en tierra y vuelo para satisfacer las siguientes exigencias:

- (1) Entrenamiento Inicial.
- (2) Entrenamiento de Transición.
- (3) Entrenamiento para el Ascenso.
- (4) Entrenamiento Diferenciado.
- (5) Entrenamiento Periódico.

(d) Cada Explotador al que se le exige tener un programa de entrenamiento, deberá prever el material de estudio apropiado, y actualizado para el uso de cada piloto y tripulante de cabina de pasajeros.

(e) El Explotador deberá incorporar a su MOE los programas de entrenamiento y las modificaciones autorizadas por la Autoridad Aeronáutica competente.

135.341 Entrenamiento inicial y periódico para tripulantes

(a) Ningún Explotador puede utilizar una persona, ni persona alguna puede desempeñarse como tripulante en operaciones que se realicen de acuerdo con estas RAAC, a menos que dicha persona haya completado y aprobado el entrenamiento inicial o periódico adecuado al programa que corresponde al tipo de operación en que dicha persona (tripulante) deberá prestar servicios, desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio.

135.343 Pilotos: entrenamiento terrestre inicial, de transición y ascenso

(a) El entrenamiento terrestre inicial, de transición y para el ascenso de pilotos deberá incluir instrucción en por lo menos los siguientes aspectos según sean aplicables de acuerdo con las tareas y funciones asignadas:

- (1) Aspectos generales
 - (i) Procedimientos de vuelo certificados para el Explotador.
 - (ii) Principios y métodos para determinar el peso y balanceo de la aeronave y las limitaciones por pista tanto para despegue como aterrizaje.
 - (iii) Meteorología, de manera y profundidad tal que asegure el conocimiento teórico práctico de los fenómenos meteorológicos, incluyendo los sistemas frontales hielo, niebla, y si corresponde los fenómenos meteorológicos a grandes alturas.

(iv) Sistemas de control de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología.

(v) Navegación y utilización de las ayudas para la navegación incluyendo los procedimientos de aproximación y aterrizaje.

(vi) Procedimientos de comunicaciones normales y de emergencia.

(vii) Indicaciones visuales exteriores antes y durante el descenso por debajo de DH o MDA, y

(viii) Otras instrucciones necesarias para asegurar la idoneidad del piloto para ejecutar las operaciones autorizadas.

(2) Para cada tipo de aeronave:

- (i) Descripción general.
- (ii) Características de su performance.
- (iii) Motores y hélices.

(iv) Componentes principales.

(v) Sistemas (incluyendo la operación normal, anormal, de emergencia y las limitaciones operativas).

(vi) Procedimientos para evitar los efectos de situaciones meteorológicas severas, tormentas, aire turbulento, hielo, etc.

(vii) Limitaciones operativas.

(viii) Consumo de combustible.

(ix) Planificación del vuelo.

(x) Procedimientos de vuelo normales, anormales y de emergencia, y

(xi) El manual de vuelo aprobado o equivalente

(b) El Explotador deberá proveer, a los tripulantes de vuelo, entrenamiento en FF.HH./CRM /LOS según las especificaciones de la Disposición 37/97, lo cual implica un Seminario Inicial de Adoctrinamiento de doce (12) horas-clase, y Adiestramiento de tipo "LOS" en Simuladores o Entrenadores con video-debriefing.

135.345 Pilotos (entrenamiento en vuelo)

(a) El entrenamiento en vuelo, inicial, de transición, para el ascenso y el diferencial para pilotos deberá incluir la práctica en vuelo de los procedimientos que determina el programa aprobado para el Explotador.

(b) Las maniobras y procedimientos determinados en 135.347 (a), deberán ser realizados en vuelo, excepto ciertas maniobras y procedimientos que deban ser realizados en un simulador de aeronave u otro entrenador de acuerdo con lo establecido por estas Normas.

(c) Si el programa aprobado para el Explotador incluye un curso de entrenamiento en simulador de aeronave u otro entrenador, cada piloto deberá completar satisfactoriamente:

(1) Entrenamiento y práctica en el simulador o entrenador, en por lo menos las maniobras y procedimientos que sea posible realizar en dicho simulador o entrenador, y

(2) Un control en vuelo en la aeronave o un control en el simulador o entrenador, del nivel de eficiencia alcanzado como piloto o copiloto, como sea aplicable, en por lo menos las maniobras y procedimientos que pueden ser realizados en el simulador de aeronave o entrenador autorizado.

135.347 Tripulantes de cabina de pasajeros

(a) El entrenamiento en tierra, inicial y de transición para el personal TCP, deberá incluir como mínimo los siguientes aspectos:

(1) Generales:

(i) La autoridad del piloto al mando (Comandante)

(ii) El manejo de los pasajeros, incluyendo los procedimientos que deberán ser seguidos para el control de personas peligrosas u otras cuya conducta puede hacer peligrar la seguridad.

(2) Para cada tipo de aeronave:

(i) Descripción general, enfatizando en las características físicas y su comportamiento al producirse un amaraje, para la ejecución de una evacuación de emergencia, otras emergencias en vuelo y en relación con las tareas y funciones específicas del personal tripulante de cabina de pasajeros.

(ii) La utilización de los sistemas de comunicaciones, para pasajeros y entre tripulantes, inclusive los medios disponibles en caso de secuestro u otras situaciones no comunes.

(b) El Explotador deberá proveer al personal TCP entrenamiento inicial en "CRM" según las especificaciones del la Disposición 37/97, lo cual implica un Seminario de Adoctrinamiento Inicial de seis (6) horas-clase. Se recomienda que una (1) hora-clase sea compartida con el Seminario homónimo de los Tripulantes de Vuelo".

(c) El uso adecuado de los galleys y los equipos y controles para la calefacción y ventilación de la cabina de pasajeros.

135.349 Entrenamiento periódico para tripulantes

(a) Cada Explotador deberá asegurar que cada tripulante recibe entrenamiento periódico, y que es adecuadamente adiestrado y continuamente mantenido en aptitud para desempeñar las tareas/funciones que son de su responsabilidad en la aeronave en que presta servicios.

(b) El entrenamiento periódico para tripulantes debe incluir como mínimo lo siguiente:

(1) Instrucción que brinde al tripulante adecuados conocimientos sobre la aeronave, las tareas y funciones que son de su responsabilidad, e incluya la práctica de los procedimientos de emergencia. Esta instrucción estará basada en aquellos aspectos componentes del entrenamiento inicial establecidos en 135.344 que el Explotador considere necesarios a tal fin.

(2) Un examen que permita determinar los conocimientos adquiridos por los tripulantes en cuanto a lo enumerado en (b) (1).

(3) El Explotador deberá proveer a los tripulantes de vuelo instrucción periódica en FF.HH./CRM /LOS de acuerdo con la especificaciones de la Disposición 37/97, Seminarios Recurrentes Anuales de seis (6) horas-clase y Adiestramiento en Simuladores o Entrenadores Terrestres con video-debriefing.

(c) El entrenamiento periódico en vuelo para los pilotos, deberá incluir como mínimo la instrucción en vuelo sobre las maniobras y procedimientos determinados por el programa aprobado para el Explotador, excepto que se complete y apruebe el control determinado en 135.293, dentro de los doce (12) meses calendario precedente, dado que el mismo puede reemplazar el entrenamiento periódico exigido.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVION; LIMITACIONES DE OPERACION.

135.361 Aplicación

135.362 Generalidades

135.361 Aplicación.

(a) Esta Subparte establece las normas y limitaciones que cumplirán los Explotadores y pilotos operando bajo la RAAC 135.

135.362 Generalidades.

(a) El Explotador y/o sus pilotos deberán operar sus aeronaves, monomotores o multimotores, propulsadas por motor alternativo, turbohélice o reactor, en vuelos nacionales o internacionales cumpliendo los vuelos conforme a los procedimientos normales, anormales y de emergencias determinados por el fabricante en los manuales de vuelo de cada aeronave, incluyendo las tablas de performances para cada una de las fases operacionales.

(b) Sin perjuicio de lo precedentemente especificado, el Explotador y/o sus pilotos deberán satisfacer todas las Regulaciones que norman el transporte aéreo no regular bajo esta Parte.

(c) Las reglas aplicables a operaciones sujetas a esta Parte están establecidas en 135.3 de esta Parte.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE J - MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.

135.411 Aplicación.

135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad.

135.415 Informe de confiabilidad mecánica.

135.417 Informe resumido de interrupción mecánica.

135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves.

135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento.

135.423 Organización de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

135.427 Requisitos del manual.

135.429 Personal para inspecciones requeridas.

135.431 Análisis permanente y vigilancia.

135.433 Programa de entrenamiento para personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.

135.435 Requerimientos del certificado.

135.437 Autoridad para realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones.

135.439 Requisitos de los registros de mantenimiento.

135.441 Transferencia de los registros de mantenimiento.

135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave.

135.411 Aplicación

(a) En adición a las normas sobre mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones establecidas en otras Partes de estas Regulaciones, esta Subparte prescribe reglas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para cada Explotador, como sigue:

(1) Aeronaves que hayan obtenido un Certificado Tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 9 o menos, deberán ser mantenidas según lo establecido en las Partes 91 y 43 y las Secciones 135.415, 135.417 y 135.421 de esta Parte. También puede ser usado un Programa de Inspección de Aeronaves Aprobado según la Sección 135.419 de esta Parte.

(2) Aeronaves que hayan obtenido su Certificado Tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo todos los asientos de pilotos, de 10 o más, se deberán mantener bajo un Programa de Mantenimiento según las Secciones 135.415, 135.417 y 135.423 hasta 135.443 de esta Parte.

(3) A partir del 1° de enero del 2007, todas las aeronaves que sean operadas en servicio de transporte aéreo sanitario, se deberán mantener según lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta Sección.

(b) El Explotador, según esta Parte, al que no se le ha impuesto la aplicación de otra norma, puede elegir el mantenimiento de sus aeronaves según lo establecido en el párrafo (a) (2) de esta Sección.

(c) A partir del 1° de enero 2007, todas las aeronaves monomotores usadas en transporte de pasajeros en operaciones IFR, serán mantenidas también de acuerdo con la Sección 135.421 (e), (f) y (g).

135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad

(a) Cada Explotador es el responsable absoluto por la aeronavegabilidad de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores, hélices, rotores, accesorios y Partes, y deberá mantener sus aeronaves según lo requerido por estas Regulaciones. Los defectos y novedades que aparezcan entre períodos de Inspección deberán ser reparados según lo establecido en la Parte 43.

(b) Cada Explotador que mantiene sus aeronaves según la Sección 135.411 (a) (2) de esta Parte deberá:

(1) Realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores, hélices, rotores, accesorios, Partes y equipo de emergencia según lo establecido en su Manual y en estas Regulaciones; o

(2) Hacer convenios con otras personas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. Sin embargo, el Explotador deberá asegurar que cualquier operación de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones que es realizada por otra persona se ejecute según lo establecido en su Manual y en estas Regulaciones.

135.415 Informe de confiabilidad mecánica

(a) Cada Explotador deberá informar a la Autoridad Aeronáutica las fallas ocurridas o la detección de toda falla, mal funcionamiento o defecto en una aeronave, que involucre a:

(1) Incendios durante el vuelo y si el sistema de alarma de incendio correspondiente funcionó correctamente;

(2) Incendios durante el vuelo en sectores no protegidas por sistemas de alarma de incendios;

(3) Falsa alarma de incendio durante el vuelo;

(4) Un sistema de escape que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, equipo o componentes;

(5) Un componente de la aeronave que cause, durante el vuelo, la acumulación o circulación de humo, vapores o emanaciones tóxicas o nocivas en el compartimiento de vuelo o la cabina de pasajeros;

(6) Detención de un motor durante el vuelo debido a la extinción de llama en un reactor;

(7) Detención de un motor durante el vuelo causado por un daño externo al mismo o a la estructura de la aeronave;

(8) Detención de un motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños o hielo;

(9) Detención de más de un motor durante el vuelo;

(10) Falla del sistema de puesta en bandera de hélice o del sistema de control de sobrevelocidad de la hélice durante el vuelo;

(11) Un sistema de combustible o un sistema de evacuación rápida de combustible que afecta el flujo normal o provoca pérdidas peligrosas durante el vuelo.

(12) Una extensión o retracción involuntaria del tren de aterrizaje o apertura o cierre de las puertas del mismo durante el vuelo;

(13) Componentes del sistema de frenos que provoquen pérdida o disminución de la fuerza del frenado, cuando la aeronave está en movimiento en tierra;

(14) Estructura de la aeronave que requiera una reparación mayor.

(15) Fisuras, deformaciones permanentes o corrosión en estructuras de aeronave, si superan el máximo aceptable por el fabricante o la Autoridad Aeronáutica;

(16) Sistemas o componentes de la aeronave que provoquen la toma de acciones de emergencia por parte de la tripulación durante el vuelo (excepto la acción de detener el motor).

(b) Para el propósito de esta Sección, el término "durante el vuelo" significa el período desde que la aeronave abandona la superficie de la tierra en el despegue hasta el toque en el aterrizaje.

(c) Además de los informes exigidos en el párrafo (a) de esta Sección, cada Explotador deberá informar a la Autoridad Aeronáutica de cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en una aeronave que ocurra o se detecte en cualquier momento si, en su opinión, la falla, mal funcionamiento o defecto ha comprometido o puede llegar a comprometer la operación segura de la aeronave.

(d) Cada Explotador deberá enviar el informe exigido por esta Sección, por escrito, a la Autoridad Aeronáutica dentro de las 72 hs. Siguiendo de ocurrido el hecho.

(e) El Explotador deberá enviar los informes requeridos por esta Sección en la forma y manera prescrita por el Director Nacional de Aeronavegabilidad y deberá incluir como mínimo lo siguiente:

(1) Tipo y matrícula de la aeronave.

(2) Nombre del Explotador.

(3) Fecha.

(4) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto.

(5) La identificación de la Parte y el sistema involucrado, incluyendo la información disponible pertinente al diseño tipo del componente mayor y el tiempo desde la última recorrida, si se conoce.

(6) La causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (por ejemplo: desgaste anormal, fisuras, deficiencias de diseño o error humano).

(7) Toda otra información necesaria para realizar una más completa identificación, determinación de la gravedad o acción correctiva.

(f) Un Explotador, que es también poseedor de un Certificado Tipo (incluyendo un Certificado Tipo Suplementario), una Aprobación de Fabricación de Parte (AFP) o una autorización de una Orden Técnica Estándar (AOTE) o que tenga la licencia de un Certificado Tipo, no necesita reportar una falla, mal funcionamiento o defecto según lo establecido en esta Sección si la falla, mal funcionamiento o defecto ya ha sido reportada por él a la Autoridad Aeronáutica según lo establecido en la Sección 21.3 de la Parte 21.

(g) Ninguna persona puede demorar un informe exigido por esta Sección aun cuando toda la información requerida no esté disponible.

(h) Cuando el Explotador consiga información adicional, incluyendo información del fabricante, u otra que considere concerniente al informe requerido por esta Sección, el Explotador deberá enviar estos nuevos datos a la brevedad, como un suplemento al primer informe, haciendo referencia a la fecha y lugar de presentación del primer informe.

135.417 Informe resumido de interrupción mecánica

(a) Cada Explotador, según esta Parte, deberá enviar antes del día 10 de cada mes, un informe resumido de las siguientes novedades ocurridas en sus aeronaves durante el transcurso del mes anterior:

(1) Cada interrupción de un vuelo, cambio no programado de un avión en ruta, causados por una dificultad mecánica o mal funcionamiento sospechado o conocido que no requiere ser reportada según lo establecido en la Sección 135.415 de esta Parte.

(2) El número de hélices puestas en bandera durante el vuelo, listadas por tipo de hélice, motor y aeronave sobre la cual están instaladas. Las puestas en bandera con propósito de entrenamiento, demostración o verificaciones en vuelo, no necesitan ser informadas.

135.419 Programa de inspección aprobado de aeronaves

(a) Siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que las inspecciones requeridas o permitidas bajo la Parte 91 para una aeronave no son adecuadas para cumplir con los mínimos de esta Parte, o bajo solicitud del Explotador, la Autoridad Aeronáutica puede enmendar las Especificaciones de Operación según la Sección 119.51 de estas Regulaciones, para requerir o permitir un Programa de Inspección aprobado de Aeronave para cualquier marca y modelo de la cual el Explotador tenga afectado a uso exclusivo por lo menos una de estas aeronaves.

(b) Un Explotador que solicita una enmienda de sus Especificaciones de Operación para permitir la utilización de un Programa de Inspección Aprobado de Aeronave, deberá presentar ese Programa junto con su solicitud de aprobación a la Autoridad Aeronáutica.

(c) Cada Explotador a quien se le exige, a través de sus Especificaciones de Operación, tener un Programa de Inspección Aprobado de Aeronaves, deberá presentar dicho programa para su aprobación a la Autoridad Aeronáutica dentro de los 30 días desde que fueron modificadas sus Especificaciones de Operación, o dentro de cualquier otro período que la Autoridad Aeronáutica prescriba en las Especificaciones de Operación.

(d) El Programa de Inspección de Aeronaves remitido para aprobación de la Autoridad Aeronáutica debe contener como mínimo lo siguiente:

(1) Instrucciones y procedimientos para la realización de las inspecciones de las aeronaves (incluyendo las pruebas y chequeos necesarios), explicando en detalle las Partes y áreas de la estructura, motores y accesorios, incluyendo equipo de emergencia, que deberán inspeccionar.

(2) Una planificación para la realización de las inspecciones requeridas en el párrafo anterior, expresadas en cuanto a tiempo en servicio, tiempo calendario, número de ciclos o cualquier combinación de éstos.

(3) Instrucciones y procedimientos para registrar las discrepancias y novedades encontradas durante la inspección y la corrección o diferimiento de las mismas, incluyendo los formularios y registros utilizados.

(e) Luego de ser aprobado, el Explotador deberá incluir el Programa de Inspección de Aeronave en el Manual requerido por la Sección 135.21 de esta Parte.

(f) Siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que son necesarias revisiones al Programa de Inspecciones Aprobados de Aeronaves para la correcta adecuación de dicho Programa, el Explotador deberá, después de haber sido notificado por la Autoridad Aeronáutica, realizar los cambios y revisiones necesarios. El Explotador puede solicitar a la Autoridad Aeronáutica que reconsidere la solicitud de realizar cambios al Programa. La petición se deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica dentro de los 30 días después que el Explotador recibe la comunicación. Excepto en el caso de una acción inmediata debido a un requerimiento de emergencia en pro de la seguridad, el envío de la petición diferirá la notificación pendiente de la decisión de la Autoridad Aeronáutica.

(g) Cada Explotador que tenga un "Programa de Inspección Aprobado" de aeronave, deberá tener toda aeronave afectada a ese Programa inspeccionada de acuerdo con lo allí establecido.

(h) La matrícula de cada aeronave afectada a un Programa de Inspección de Aeronave deberá estar incluida en las Especificaciones de Operación del Explotador.

135.420 Requisitos adicionales de mantenimiento

(a) Cada Explotador que opera una aeronave con Certificado Tipo obtenido para una configuración de asientos de pasajeros (excluyendo los asientos de los pilotos) de 10 o menos, debe cumplir con los Programas de Mantenimiento recomendados por el fabricante o con un Programa Aprobado por la Autoridad Aeronáutica para cada aeronave, motor, hélice, rotor, como así también cada uno de los de los equipos de emergencia requeridos en estas Regulaciones.

(b) Para el propósito de esta Sección el Programa de Mantenimiento del fabricante es aquel que está contenido en el Manual de Mantenimiento o Instrucciones de Mantenimiento emitido por el fabricante, tal como lo requiere estas Regulaciones, para la aeronave, motor, hélice, rotor o ítems correspondientes a los equipos de emergencia.

(c) Cada Explotador de aviones de más de 5.700 Kg. de peso máximo de despegue certificado deberá tener un sistema para obtener y evaluar, para dichos aviones, la información sobre aeronavegabilidad de la organización de diseño tipo, a los fines de la realización de los trabajos, según lo establecido en la Parte 43 "Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones", Sección 43.13 "Reglas Relativas a la Realización de los Trabajos".

(d) Cada Explotador que opere aviones de más de 5.700 Kg. de peso máximo de despegue certificado, deberá poseer, cuando sea aplicable, un programa de integridad estructural recomendado por el fabricante y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil del país a la que pertenece la organización del diseño tipo, que garantice la aeronavegabilidad del avión. Este programa deberá contener información específica sobre la prevención y control de la corrosión, modificaciones estructurales e inspecciones correspondientes, evaluación de reparaciones e inspecciones suplementarias.

(e) Para cada aeronave monomotor a ser usada en transporte de pasajeros en operaciones IFR, cada Explotador debe incorporar en su programa de mantenimiento alguna de las siguientes opciones:

(1) Un programa de "trend monitoring" de motor recomendado por el fabricante, el cual incluya un análisis de aceite si es recomendado, o

(2) Un programa de "trend monitoring" de motor aprobado por la Autoridad Aeronáutica que incluya un análisis de aceite cada 100 hs. O según el intervalo recomendado por el fabricante, el que sea menor.

(f) Para aeronaves monomotor a ser usadas en transporte de pasajeros en operaciones IFR, se requieren instrucciones de mantenimiento escritas conteniendo los métodos, técnicas y prácticas necesarias para mantener el equipamiento especificado en las secciones 135.105 y 135.163 (f) y (h).

(g) Ningún poseedor de un certificado puede operar una aeronave monomotor bajo IFR, transportando pasajeros, a menos que registre y mantenga registros de mantenimiento del motor de los resultados de cada ensayo, observaciones e inspecciones requeridas por el programa aplicable de "trend monitoring" de motor especificado en (e)(1) y (e)(2) de esta Sección.

135.423 Organización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

(a) Cada Explotador que realice su mantenimiento (distintas a las inspecciones requeridas), mantenimiento preventivo o alteraciones y cada persona con la cual contrata la realización de los trabajos antes mencionados, debe tener una organización adecuada para realizar tales trabajos.

(b) Cada Explotador que realice cualquier inspección requerida (RII) por su Manual según la Sección 135.427 (b) (2) o (3) de esta Parte y cada persona con la cual contrata la realización de los trabajos mencionados, debe tener una organización adecuada para realizar tales tareas.

(c) Cada persona que realice inspecciones requeridas, además de otras tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, deberá organizar la realización de esas tareas de forma tal de separar aquellas correspondientes a inspecciones requeridas (RII) de las de mantenimiento, mantenimien-

to preventivo y alteraciones. La separación deberá ser hecha debajo del nivel de control administrativo en el cual se ejerce toda la responsabilidad para las tareas de las inspecciones requeridas (RII) y de las otras tales como mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración.

(d) Cada Explotador de aviones de más de 5.700 Kg de peso máximo de despegue certificado deberá tener un sistema para obtener y evaluar la información sobre aeronavegabilidad de la organización de diseño tipo, a los fines de la realización de los trabajos, según lo establecido en la Parte 43 "Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones", Sección 43.13 "Reglas Relativas a la Realización de los Trabajos".

(e) Cada Explotador que realice su mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, debe determinar las habilidades de sus empleados que no disponen de Licencias y sus Habilitaciones o Certificados de Competencia que realicen funciones de mantenimiento basadas en entrenamiento, conocimiento, experiencia y pruebas prácticas, de acuerdo con el Apéndice H de esta Parte.

135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Cada Explotador deberá tener un Programa de Inspección y un Programa que cubra todo otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que asegure que:

(1) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, realizado por ellos o por otras personas, se realiza de acuerdo con lo establecido en el Manual del Explotador.

(2) Sea provisto el personal competente y los medios y equipos necesarios para la correcta realización de las tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones; y

(3) Cada aeronave liberada al servicio se encuentra aeronavegable y haya sido correctamente mantenida para operar según esta Parte.

135.427 Requisitos del manual

(a) Cada Explotador deberá incluir en su Manual el diagrama o descripción de la organización requerida por la Sección 135.423 de esta Parte y una lista de las personas con las cuales ha realizado convenios o contratos para la ejecución de cualquiera de las inspecciones requeridas, que no sean mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de tales tareas.

(b) Cada Explotador deberá incluir en su Manual los pro-gramas requeridos en la Sección 135.425 de esta Parte y deberán estar a continuación de aquellos que correspondan al mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de las aeronaves del Explotador incluyendo estructuras, motores, hélices, rotores, accesorios, equipos de emergencia y Partes, debiendo incluir al menos lo siguiente:

(1) El método para realizar el mantenimiento de rutina y no-rutina (distintos a las inspecciones requeridas), mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

(2) La designación de ítems de mantenimiento y alteración que deben ser inspeccionados (inspecciones requeridas), incluyendo como mínimo aquellos que de no ser realizados correctamente, o si se usan materiales o Partes incorrectas, podrían dar como resultado fallas, malfuncionamientos o defectos que hagan peligrar la operación segura de la aeronave.

(3) El método para realizar las inspecciones requeridas y una nómina (cargo ocupacional) de las personas autorizadas para realizar las inspecciones requeridas.

(4) Procedimientos para la inspección de trabajos realizados como consecuencia de novedades halladas previamente en inspecciones requeridas (Procedimientos "Buy-Back").

(5) Procedimientos, normas y límites necesarios para las inspecciones requeridas y la aceptación o rechazo de los ítems requeridos a ser inspeccionados y para las inspecciones periódicas y la calibración de: herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba.

(6) Procedimientos para asegurar la realización de todas las inspecciones requeridas (RII).

(7) Instrucciones para prevenir que cualquier persona que realice cualquier trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo la inspección requerida de ese mismo trabajo.

(8) Instrucciones y procedimientos para evitar que una decisión de un Inspector, (referida a cualquier inspección requerida) sea invalidada por personas que no sean personal de supervisión de la unidad de inspección, o una persona a nivel de control administrativo que tenga responsabilidad a nivel gerencial para el manejo de las funciones de inspecciones requeridas, mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.

(9) Procedimiento para asegurar que las "inspecciones requeridas" (RII), que no sean mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que no se han terminado a causa de interrupciones de trabajo sean completados correctamente antes que la aeronave se libere al servicio.

(c) Cada Explotador deberá asentar en su Manual un sistema adecuado (el cual puede incluir un sistema codificado) para la retención de la siguiente información:

(1) Una descripción de los trabajos realizados.

(2) El nombre de la persona que realice el trabajo, si éste es realizado por una persona que no pertenece a la organización del Explotador, y

(3) El nombre y título u otro tipo de identificación del individuo que aprueba el trabajo.

(d) Cada Explotador que opere aviones de más de 5.700 Kg. de peso máximo de despegue certificado, deberá incluir en su manual, cuando sea aplicable, un programa de integridad estructural recomendado por el fabricante y aprobado por la Autoridad de Aviación Civil del país a la que pertenece la organización de diseño tipo, que garantice la aeronavegabilidad del avión. Este programa deberá contener, en lo que sea aplicable información específica sobre la prevención y control de la corrosión, modificaciones estructurales e inspecciones correspondientes, evaluación de reparaciones e inspecciones suplementarias.

135.429 Personal para inspecciones requeridas

(a) Ninguna persona puede efectuar las inspecciones requeridas a menos que esté correctamente entrenada, calificada y autorizada para hacerla.

(b) Ninguna persona puede permitir a ninguna otra efectuar una inspección requerida a menos que, en ese período, la persona que efectúa esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de Inspección.

(c) Ninguna persona puede realizar una inspección requerida si ella realizó el ítem de trabajo requerido para ser inspeccionado.

(d) En el caso de helicópteros que sean operados en zonas remotas, la Autoridad Aeronáutica puede aprobar procedimientos para efectuar ítems de inspección requerida llevadas a cabo por el piloto cuando no haya otra persona calificada disponible, previendo que:

(1) El piloto sea empleado del Explotador;

(2) Pueda demostrar satisfactoriamente a la Autoridad Aeronáutica que cada piloto autorizado a realizar inspecciones requeridas está apropiadamente entrenado y calificado;

(3) La inspección requerida es el resultado de una interrupción mecánica y no forma Parte del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada del Explotador;

(4) Cada ítem es inspeccionado después de cada vuelo hasta que el ítem haya sido inspeccionado por un mecánico apropiadamente certificado que no sea aquel que originariamente realizó el ítem del trabajo; y

(5) Cada ítem del trabajo que es un ítem de inspección requerida, que es parte del sistema de control de vuelo, deberá ser ensayado en vuelo y reinspeccionado antes que la aeronave esté aprobada para retornar al servicio.

(e) Cada Explotador deberá determinar que cada persona con la cual efectúa convenios para realizar sus inspecciones requeridas de mantenimiento, mantenga una lista actualizada de las personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo inspecciones. Las personas serán identificadas por nombre, título ocupacional y las inspecciones que está autorizada a realizar. El Explotador (o persona con la que hace convenios para realizar sus inspecciones) deberá entregar a cada persona autorizada información por escrito, describiendo: los deberes, responsabilidades y las limitaciones de inspección para esa persona. La lista deberá estar disponible para ser inspeccionada por la Autoridad Aeronáutica.

135.431 Análisis permanente y vigilancia

(a) Cada Explotador establecerá y mantendrá un sistema para el análisis continuo y la vigilancia o control de la ejecución y efectividad de su programa de Inspección y el programa que abarca mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, y la corrección de cualquier deficiencia en aquellos Programas, sin tener en cuenta si los mismos son llevados a cabo por el Explotador o por un tercero.

(b) Siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que los Programas descriptos en el párrafo (a) de esta Sección no contienen los procedimientos y normas adecuadas para cumplir con lo requerido por esta Parte, el Explotador deberá, luego de ser notificado por la Autoridad Aeronáutica realizar las modificaciones indicadas a los Programas.

(c) El Explotador podrá solicitar a la Autoridad Aeronáutica que reconsidere la solicitud de realizar cambios en los Programas. La petición deberá ser enviada por escrito a la Autoridad Aeronáutica dentro de los treinta días posteriores a la recepción de la notificación. Excepto en el caso de una acción inmediata debido a un requerimiento de emergencia en pro de la seguridad, el envío de la petición diferirá la notificación pendiente de la decisión de la Autoridad Aeronáutica.

135.433 Programa de entrenamiento para personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo

(a) Cada Explotador, o la persona que realiza las funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para él, deberá tener un programa de entrenamiento que asegure que cada persona (incluyendo el personal de inspección) que determina la exactitud del trabajo realizado está totalmente informado acerca de los procedimientos, técnicas y nuevo equipamiento en uso, y es competente para realizar las tareas encomendadas.

135.435 Requerimientos del certificado

(a) Excepto para mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones requeridas realizadas por Talleres Aeronáuticos de Reparación habilitados según lo establecido en la Parte 145, cada persona que está directamente a cargo del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, y cada persona que realiza inspecciones requeridas, deben estar debidamente certificados.

(b) Para el propósito de esta Sección, una persona "directamente a cargo" es aquella que es responsable de los trabajos realizados por el taller o empresa que realiza el mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad. Una persona que está "directamente a cargo", no necesita observar, ni físicamente ni directamente, a cada trabajador constantemente pero debe estar disponible para consultas y tomas de decisiones en los temas que requieren instrucciones o decisiones de una autoridad mayor que la de la persona que está realizando el trabajo.

(c) En los talleres o centro de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su Manual de Mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben estar debidamente certificados, de modo tal que se encuentren habilitadas para liberar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

135.437 Autoridad para realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones

(a) Un Explotador puede realizar, o contratar con otras personas, el mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones de acuerdo con lo previsto en su Manual de Mantenimiento. Además, un poseedor del Certificado puede realizar estas funciones para otro Explotador según esté previsto en el Manual de Mantenimiento del otro Explotador.

(b) Un Explotador puede aprobar cualquier estructura, motor, hélice, rotor o accesorio para retornar al servicio luego de habersele realizado, según el párrafo (a) de esta Sección, mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración. Sin embargo, en el caso de una reparación o alteración mayor el trabajo debe haber sido hecho en concordancia con datos técnicos (Memoria Técnica) aprobados por la Autoridad Aeronáutica y, en este caso, la vuelta al servicio deberá ser aprobada por un Inspector de la Autoridad Aeronáutica.

135.439 Requisitos de los Registros de Mantenimiento

(a) Cada Explotador deberá mantener (usando el sistema especificado en el Manual requerido en la Sección 135.427 de esta Parte) los siguientes registros por los períodos de tiempo especificados en el párrafo (b) de esta Sección:

(1) Todos los registros necesarios para demostrar que todos los requerimientos para la emisión de una liberación de aeronavegabilidad han sido cumplidos de acuerdo con la Sección 135.443 de esta Parte.

(2) Los registros deben contener la siguiente información:

(i) El tiempo total en servicio de la aeronave, motor, hélice y rotor.

(ii) El estado actual de los componentes con límite de vida de la aeronave, motor, hélice, rotor y accesorios.

(iii) El tiempo desde la última recorrida general de cada ítem instalado en la aeronave, que deben ser recorridos según la base de un período de tiempo determinado.

(iv) La identificación del estado de inspección actualizado de la aeronave, incluyendo el tiempo desde la última inspección requerida de acuerdo con el programa de inspección según el cual se mantiene a la aeronave y sus accesorios.

(v) El estado actualizado del cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables, incluyendo la fecha y los métodos de cumplimiento, y si la Directiva de Aeronavegabilidad requiere acción recurrente, el tiempo y fecha en el cual la próxima acción deberá ser realizada.

(vi) Una lista actualizada de las reparaciones y alteraciones mayores de cada aeronave, motor, hélice, rotor y accesorios.

(b) Cada Explotador deberá retener los registros requeridos por esta Sección, por los siguientes períodos de tiempo:

(1) Excepto el registro de la última recorrida general de cada aeronave, motor, hélice, rotor y accesorios, los registros especificados en los párrafos (a) (1) de esta Sección, se deberán retener hasta que el trabajo sea repetido o reemplazado por otro trabajo o por un año después que el trabajo fue realizado, lo que ocurra más tarde.

(2) Los registros de la última recorrida general de cada aeronave, motor, hélice, rotor y accesorio deberán ser retenidos hasta que el trabajo sea reemplazado por otro con detalles y alcances equivalentes.

(3) Los registros especificados en el párrafo (a) (2) de esta Sección, deberán ser retenidos y transferidos con la aeronave en el momento en que esta se venda.

(c) El Explotador tendrá todos los registros de mantenimiento requeridos por esta Sección disponibles para ser inspeccionados por inspectores de la Autoridad Aeronáutica, o por investigadores de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

135.441 Transferencia de los Registros de Mantenimiento

(a) Cada Explotador que venda una aeronave registrada en el país deberá transferir al comprador, en el momento de la venta, los siguientes registros de la aeronave, escritos en lenguaje corriente, o en forma codificada, siempre y cuando la información contenida sea posible de comprender de una manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica:

(1) Los registros especificados en la Sección 135.439 (a) (2) de esta Parte.

(2) Los registros especificados en la Sección 135.439 (a) (1) de esta Parte, los cuales no incluyen los cubiertos por el párrafo (a) de esta Sección, excepto que el comprador pueda permitir al vendedor custodiar físicamente tales registros. Sin embargo, la custodia de esos registros por el vendedor no libera al comprador de la responsabilidad asumida según la Sección 135.439 (c) de esta Parte, de mantener los registros disponibles para ser inspeccionados por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o investigador de la J.I.A.A.C.

135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotaciones en el historial de la aeronave

(a) Ningún Explotador puede operar una aeronave luego de realizársele mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones a menos que el Explotador prepare, o haga preparar a la persona con quien él contrata la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones:

(1) Una liberación de aeronavegabilidad; o

(2) La anotación correspondiente en el historial de la aeronave.

(b) La liberación de aeronavegabilidad, o la anotación requerida en el párrafo (a) de esta Sección deberá:

(1) Ser realizada de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Manual del Explotador.

(2) Incluir una certificación de que:

(i) El trabajo fue realizado de acuerdo con los requerimientos del Manual del Explotador.

(ii) Todos los ítems que requerían ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que los trabajos se completaron satisfactoriamente.

(iii) No existe ninguna condición conocida que podría hacer no aeronavegable a la aeronave.

(iv) En lo que concierne al trabajo realizado, la aeronave está en condiciones de operación segura.

(3) Estar firmados por alguna de las personas requeridas por los párrafos (c) o (d), según corresponda.

(c) En caso de que un Explotador realice total o parcialmente su propio mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, dicho Explotador deberá establecer en su Manual de Mantenimiento la/s persona/s autorizada/s y calificada/s, cuya firma libera la aeronavegabilidad de cada aeronave.

(d) En caso de que un Explotador contrate la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones con otra persona, el Explotador deberá requerir los trabajos necesarios a fin de que la Aprobación para el Retorno al Servicio (Liberación de Mantenimiento) de los trabajos realizados por el Taller Aeronáutico de Reparación interviniente, constituya la liberación de aeronavegabilidad de cada aeronave.

(e) En lugar de reiterar cada una de las condiciones de la certificación requeridas en el párrafo (b) de esta Sección, el Explotador puede establecer en su Manual que la firma de la(s) persona(s) autorizada(s) y calificada(s) para la liberación de aeronavegabilidad requerida en los párrafos (c) y (d), constituye en sí misma la certificación requerida.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC).

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACION: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE K - NORMAS DE APLICACION PARA OPERACIONES AEREAS SANITARIAS

135.451 Definiciones.

135.453 Ambito de aplicación.

135.455 Especificaciones en el plan de vuelo.

135.457 Servicio de transporte aéreo sanitario (STAS).

135.459 Evacuación sanitaria (ES).

135.461 Traslado aéreo de órganos (TAO).

135.463 Asignación de prioridad.

135.465 Infracciones.

135.467 Equipamiento sanitario.

135.469 Formulario de evacuación sanitaria.

135.451 Definiciones.

(a) A los efectos de la presente reglamentación, los términos tendrán la significación que a continuación se indican:

(1) "Operaciones Aéreas Sanitarias": Se denominan Operaciones Aéreas Sanitarias a las siguientes actividades:

(i) Servicio de Transporte Aéreo Sanitario.

(ii) Evacuación Sanitaria.

(iii) Traslado de Organos.

(2) "Servicio de Transporte Aéreo Sanitario"(STAS): Se denomina Servicio de Transporte Aéreo Sanitario a toda serie de actos destinados a trasladar en una aeronave habilitada a tales fines y por vía aérea, pacientes de un aeródromo a otro, bajo responsabilidad médica.

(3) "Evacuación Sanitaria"(ES): Se denomina Evacuación Sanitaria, al traslado en aeronave y por vía aérea de enfermos o accidentados que no admiten dilación, desde un aeródromo o cualquier lugar apto a otro, para su inmediata atención en el primer centro de asistencia médica o de primeros auxilios, a los que se pueda acceder por este medio.

(4) "Traslado Aéreo de Organos" (TAO): Se denomina Traslado Aéreo de Organos a todo traslado en aeronave y por vía aérea, de órganos o materiales anatómicos con fines de trasplante.

(5) "Médico Aeroevacuador": Se denomina Médico Aeroevacuador a todo profesional médico, que acredite haber aprobado las exigencias previstas en el "Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica" y se encuentre afectado a una empresa que brinde Servicio de Transporte Aéreo Sanitario.

135.453 Ambito de aplicación

(a) La presenta reglamentación, es de aplicación a toda persona física o jurídica, pública o privada, que en conformidad a las normas que regulan la actividad aeronáutica, ejerza la conducción técnica de los vuelos y/o la dirección operativa de alguna de las modalidades previstas como "Operaciones Aéreas Sanitarias," en calidad de Comandante y/o Explotador de la aeronave.

(b) El ámbito de aplicación, se extiende a todo el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

135.455 Especificaciones en el plan de vuelo.

(a) En la declaración del tipo de Operación Aérea Sanitaria que se realice en el Plan de Vuelo, se deberá insertar en la "Casilla 18: Otros datos" y a continuación del indicador "STS", la información correspondiente a cada modalidad de operación y conforme a las denominaciones que en cada caso se ha especificado, v. g.:

(1) STS / SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO SANITARIO.

(2) STS / EVACUACION SANITARIA

(3) STS / TRASLADO AEREO DE ORGANOS

135.457 Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS)

(a) Toda persona física o jurídica, pública o privada que haya obtenido previamente la concesión o autorización correspondiente, podrá ser habilitada por la autoridad aeronáutica para explotar un STAS.

(b) Los Aeroclubes que en virtud de necesidades públicas, requiriesen autorización a la autoridad aeronáutica para realizar Servicios de Transporte Aéreo Sanitario como actividad aérea comercial complementaria en su zona de influencia por carencia de un eficiente servicio o por ausencia total del mismo, deberán satisfacer las exigencias previstas en las normas aeronáuticas vigentes (Decreto 3039/73, Disposición N° 186/01-C.R.A.- y demás normas reglamentarias, que en la materia le sean aplicables).

(c) Se otorgará habilitación para la explotación de STAS, una vez cumplimentados los requisitos que a continuación se detalla:

(1) Empresa titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos(CESA.) del Comando de Regiones Aéreas (CRA) o Aeroclub autorizado en virtud de los alcances previstos en el Decreto N° 3.039/73.

(2) Exigencias sobre el material a emplear:

(i) Aeronave /s habilitada /s por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) para realizar Transporte Aéreo Sanitario, mediante su certificación Técnica y poseer el siguiente equipamiento mínimo:

(A) Camilla

(B) Sistema autónomo de oxígeno

(C) Alimentación eléctrica

(D) Control climático

(E) Iluminación

(3) Básico equipamiento médico homologado, a ser transportado a bordo de la aeronave

(i) Monitor desfibrilador

(ii) Oxímetro de pulso

(iii) Tensiómetro

(iv) Estetoscopio

(v) Sistema de aspiración autónomo

(vi) Ambú

(vii) Botellón de oxígeno portátil

(4) Exigencias sobre el personal y su capacitación:

(i) Disponer de un Director Médico que acredite haber aprobado las exigencias previstas en el Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica (CCEA) del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial(INMAE).

(ii) Disponer de Médico/s Aeroevacuador/es que acrediten haber aprobado las exigencias previstas en el CCEA del INMAE, o las exigencias de/l curso/s que, además, se le haya autorizado a impartir en la empresa de STAS.

(iii) El Director Médico y los Médicos Aeroevacuadores deberán acreditar, como requisito previo, el examen psicofiológico realizado por la autoridad aeronáutica (INMAE).

(iv) El o los médicos afectados a los STAS, deberán poseer Matrícula Nacional; pudiendo un mismo profesional, ocupar los dos cargos descriptos precedentemente.

(v) Los programas para los CCEA que se dicten en las propias empresas de STAS a través del Director Médico a sus profesionales Médicos dependientes, deberán ser sometidos a la aprobación de la autoridad aeronáutica (INMAE) en un plazo no menor a TREINTA (30) días de la fecha prevista de concreción; consignando además en el informe: lugar y fecha del curso, distribución de cargas horarias y nómina con los datos personales de los Cursantes.

(vi) El Director Médico y los Médicos Aeroevacuadores, deberán cumplir con el requisito previo del Curso en Factores Humanos y CRM, dictado por Sanidad Aeroportuaria de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas o por el INMAE; como también, con la exigencia periódica del mismo (recurrente) dispuesta por la normativa vigente en la materia.

(vii) El Director Médico, será responsable respecto de los cuidados y asistencias que se le deben brindar al paciente durante el transporte aéreo sanitario y asegurarse, previo al inicio de la operación aérea sanitaria, de la disponibilidad a bordo de la aeronave del Equipamiento Médico que como mínimo se ha establecido en la presente reglamentación, además de los elementos de uso médico compatibles con la patología del paciente a trasladar.

135.459 Evacuación sanitaria(ES)

(a) La evacuación sanitaria, respondiendo a la finalidad por la cual es reconocida y por tratarse de una urgencia justificada por razones de fuerza mayor y/o humanitarias, podrá:

(1) Realizarse por cualquier medio aéreo, si en el lugar de la emergencia o próximo a él, no hay posibilidades de disponer de aeronaves habilitadas para empresas explotadoras de Servicios de Transporte Aéreo Sanitario o que, por razones de urgencia, así lo justifiquen.

(2) Realizarse sin Médico Aeroevacuador, por la urgencia que caracteriza la evacuación sanitaria.

(3) Presentar Plan de Vuelo por radio o por teléfono, en virtud de lo establecido en RAAC 91.153 (b)(7) y (d)(3).

(b) En caso de existir un Médico para asistir en la evacuación sanitaria, el Comandante de la aeronave deberá informarle respecto de las características del vuelo, a fin de que éste, pueda adoptar los recaudos que considere necesarios para el traslado. En todos los casos el Comandante deberá completar el FORMULARIO DE EVACUACION SANITARIA.

(c) En caso de una imprescindible necesidad en modificar la configuración original de una aeronave, a efectos de viabilizar el traslado del enfermo o accidentado que no admite dilación y evitar un mal mayor inminente, se deberá realizar ante la autoridad aeronáutica del aeródromo de destino o ante la más próxima, en caso de tratarse de un lugar apto, una exposición por escrito, con:

(1) Relación circunstancial de los hechos que justificaron la emergencia, como por ejemplo: lugar del accidente, circunstancias que determinaron a la evacuación sanitaria como única respuesta de socorro, ausencia de centro hospitalario en las inmediaciones, indicación de la autoridad policial que haya tomado intervención en el accidente (de corresponder) y, demás elementos de juicio que hagan al estado de necesidad para recurrir a tal operación aérea.

(2) Aeronave utilizada en la Evacuación Sanitaria e identificación de la habilitación que acredita el Certificado de Aeronavegabilidad de la misma.

(3) Personal Aeronáutico involucrado, con indicación del tipo de Certificados de Idoneidad que posee (Licencias y Habilitaciones).

(d) Lo indicado en (c), es de exclusiva responsabilidad del Explotador y del Personal Aeronáutico (Piloto), lo que podrá ser meritado a su favor a la hora de analizar contravenciones a la normativa aeronáutica vigente, por denuncia o investigación de oficio, si con la exposición posibilitó la verificación de las circunstancias que acrediten los hechos, por parte de la autoridad aeronáutica.

135.461 Traslado aéreo de órganos (TAO)

(a) El traslado Aéreo de Organos, podrá realizarse mediante el empleo de cualquier aeronave, por no ser necesario prever recaudos especiales respecto al material aéreo o al personal involucrado, en virtud de la urgencia que predomina en el traslado.

(b) Si el traslado aéreo de órganos se realiza bajo carácter comercial (rentado y/o con fines de lucro),la empresa que ofrezca y/o realice el servicio deberá ser titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y tener previamente afectado al mismo, los pilotos y la/s aeronaves.

135.463 Asignación de prioridad

(a) Todas las Operaciones Aéreas Sanitarias (STAS, ES, y TAO) dispondrán de prioridad en cuanto a requerimiento de Servicios de Tránsito Aéreo se refiera, siempre que se realicen en cumplimiento de su función específica.

(b) Las Operaciones Aéreas Sanitarias que se realicen bajo la modalidad de "Evacuación Sanitaria" y "Traslado Aéreo de Organos" dispondrán de la prioridad precitada, respecto de los demás tránsitos que en su trayectoria puedan afectar la operación de la aeronave y/o significarle una posible demora. Para ello, los Pilotos de las aeronaves deberán:

(1) Consignar en el Plan de Vuelo (Casilla 18) el carácter invocado, precedido del indicador "STS", conforme a "Especificaciones en el Plan de Vuelo" (a)(1)(2) y (3). De la presente regulación, y

(2) Notificar a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y en la primera comunicación que efectúe desde la aeronave, el carácter de la operación aérea.

(c) Las Operaciones Aéreas Sanitarias calificadas como "Evacuación Sanitaria" y "Traslado Aéreo de Organos" comienza desde el momento en que las aeronaves inician sus actividades con el objeto de dirigirse al lugar desde donde evacuarán al paciente o embarcarán el órgano a trasladar, pudiendo en tal caso, cumplir con lo indicado en (b)(1) y (2.)y requerir la prioridad a la que se hace referencia en esta subparte.

(d) Los Explotadores y Pilotos, de ser necesario, darán cumplimiento a lo especificado en "Autorizaciones Especiales" (Autorizaciones Especiales, Procedimientos y Excepciones al requerimiento por escrito) del RAAC 91; Pero serán responsables en caso de apartarse de las normas y procedimientos previstos en dicha regulación y demás publicaciones de información aeronáutica, sin causa justificada. RAAC 91.903 (d).

135.465 Infracciones

(a) El incumplimiento a las obligaciones previstas en la presente Regulación, dará motivo a la confección de un Acta conforme a lo establecido en el Art. 203 del Código Aeronáutico (Ley 17.285 y sus modificatorias).

(b) Las sanciones que se apliquen; la especificación del tipo de infracción del cual se trate; las autoridades de aplicación y la competencia de las mismas, quedarán sujetas al procedimiento especial prescrito en el Decreto 2352/83-Régimen de Faltas Aeronáuticas y la Resolución N° 710/84(CJFA).

135.467 Equipamiento sanitario

(a) Las aeronaves deberán estar equipadas con productos, equipos e instrumentales vinculadas con la salud, cuya fabricación se haya efectuado bajo licencia o aprobación de la autoridad con competencia en la materia.

135.469 FORMULARIO DE EVACUACION SANITARIA

El presente formulario tiene carácter de declaración jurada y se confecciona para dejar debida constancia de la realización de un vuelo sanitaria en una aeronave no habilitada para transporte aéreo sanitario y las consecuencias por este tipo de empleo corren por cuenta y riesgo del propietario y/o explotador de la misma.

—AERODROMO DE SALIDA:.....

—AERONAVE (Tipo y Matrícula):.....

—PROPIETARIO / EXPLOTADOR:.....

—PILOTO (Nombre completo):.....Lic:.....Leg:.....

PACIENTE A TRASLADAR

a) NOMBRE Y APELLIDO:.....

b) DOCUMENTO DE IDENTIDAD:.....

—AERODROMO DE DESTINO:.....

MEDICO SOLICITANTE:

a) NOMBRE Y APELLIDO:.....

b) MATRICULA PROFESIONAL:.....

FAMILIAR QUE PRESTA CONFORMIDAD:

a) NOMBRE Y APELLIDO:.....

b) DOCUMENTO DE IDENTIDAD:.....

ADVERTENCIA

POR TRATARSE DE UNA AERONAVE NO HABILITADA PARA EL TRANSPORTE SANITARIO, EL RIESGO A AFRONTAR POR EL PACIENTE PODRIA SER MAYOR DE LO HABITUAL.

NOTA: A ESTE FORMULARIO DEBE ADJUNTARSE CERTIFICADO MEDICO SOLICITANDO EL TRASLADO POR URGENCIA, DEBIENDO LUEGO QUEDAR ARCHIVADO EN EL AERODROMO DE PARTIDA.

.....

PILOTO	FAMILIAR RESPONSABLE	OPERADOR ARO / AIS
--------	----------------------	--------------------

APENDICE A

ESTANDARES DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONAL PARA AERONAVES DE DIEZ (10) O MAS PASAJEROS.

Sección 1: Aplicación.

Este Apéndice prescribe los estándares de aeronavegabilidad adicionales requeridos por la Sección 135.169 de estas RAAC.

Sección 2: Referencias

A menos que se indique de otra forma, las referencias de este Apéndice son las Secciones específicas de las RAAC Parte 23.

Sección 3: Requerimientos de Vuelo

Generalidades: Su cumplimiento debe ser demostrado con los requerimientos aplicables de la Subparte B de las RAAC Parte 23, como está suplementada o modificada desde Secciones 4 hasta 10.

Sección 4: Performance

(a) A menos que sea prescrito de otra forma, en este Apéndice se debe demostrar el cumplimiento con cada requerimiento aplicable desde las Secciones 4 hasta 7 para las condiciones atmosféricas ambientales y aire calmo.

(b) La performance debe corresponder el empuje propulsivo disponible con las condiciones atmosféricas ambientales y las condiciones particulares de vuelo. El empuje propulsivo disponible debe corresponder a la potencia del motor o empuje sin exceder el empuje o la potencia aprobada menos:

(1) Pérdidas por la instalación; y

(2) La potencia o el empuje equivalente absorbida por los accesorios y servicios apropiados para cada condición atmosférica ambiental y particular de vuelo.

(c) A menos que este Apéndice prescriba otra cosa, el solicitante deberá elegir para su avión las configuraciones de despegue, crucero, y aterrizaje.

(d) La configuración del avión puede variarse con el peso, altitud y temperatura, hasta donde dichas variaciones sean compatibles con los procedimientos de operación exigidos por el párrafo (e) de esta Sección.

(e) A menos que sea prescrito de otra forma en este Apéndice, en la determinación de la performance de despegue con motor crítico inoperativo, la distancia de aceleración-parada, la distancia de (carreteo), despegue, cambios en la configuración del avión, velocidad, potencia y empuje, deben ser realizados siguiendo los procedimientos establecidos por el solicitante para la operación en servicio.

(f) Los procedimientos para la ejecución de aterrizaje abortado deben ser establecidos por el solicitante e incluidos en el Manual de Vuelo del avión.

(g) Los procedimientos establecidos bajo los párrafos (e) y (f) de esta Sección deben:

(1) Ser aptos para ser ejecutados en forma satisfactoria por una tripulación cuya destreza sea de término medio;

(2) Usar métodos o recursos que sean seguros y confiables; e

(3) Incluir autorizaciones para algunas demoras de tiempo en la ejecución de los procedimientos, que puedan ser razonablemente esperados en servicio.

Sección 5: Despegue

(a) General: La velocidad de despegue, distancia de aceleración - parada, distancia de despegue y datos de trayectoria de vuelo para despegar con un motor inoperativo (descrito en los párrafos (b), (c), (d) y (f) de esta Sección) deberán ser determinados para:

(1) Cada peso, altura y temperatura ambiente dentro de los límites de operación selectada por el solicitante;

(2) La configuración seleccionada para el despegue;

(3) El centro de gravedad ubicado en la posición más desfavorable;

(4) La operación de los motores dentro de los límites de operación aprobados; y

(5) Los datos de despegue, basados en una superficie de pista dura, lisa y seca.

(b) Velocidad de despegue:

(1) La velocidad de decisión V_1 , es la velocidad calibrada en tierra a la cual, como resultado de la falla de un motor u otras razones, el piloto asume la decisión de continuar o abortar el despegue. Esta velocidad V_1 debe ser selectada por el solicitante pero no puede ser menor que:

(i) $1,10 V_{s_1}$,(ii) $1,10 V_{mc}$

(iii) Una velocidad que permita acelerar hasta V_1 y detenerse según lo requerido por el párrafo (c) de esta Sección; o

(iv) Una velocidad a la cual el avión puede rotar para despegar y se demuestre que es adecuada para continuar con seguridad el despegue, usando un piloto de habilidad normal, cuando el motor crítico se torna repentinamente inoperativo.

(2) La velocidad inicial de trepada V_{2_1} , en términos de velocidad calibrada, debe ser selectada por el solicitante como aquella que permita obtener el gradiente de ascenso requerido en la Sección 6 (b)(2), pero ésta no debe ser menor que V_1 o menor que $1,2 V_{s_1}$.

(3) Otras velocidades de despegue esenciales necesarias para la operación segura del avión.

(c) Distancia de aceleración - parada.

(1) Esta distancia es la suma de las distancias necesarias para:

(i) Acelerar el avión desde velocidad cero hasta V_1 , y

(ii) Detenerse por completo desde el punto en el que se haya alcanzado V_1 , suponiendo que V_1 es la velocidad a la que el piloto advierte que ha fallado el motor crítico.

(2) Para determinar la distancia aceleración-parada, pueden usarse otros medios distintos además de los frenos de rueda, si tales medios son operables con el motor crítico inoperativo, y :

(i) Ser seguros y confiables;

(ii) Se usen de tal manera que, bajo condiciones de operación normales puedan esperarse resultados convenientes.

(iii) Siempre y cuando no sea necesario habilidad excepcional para controlar el avión.

(e) Distancia de despegue con todos los motores operativos:

Esta es la distancia horizontal requerida para despegar y trepar hasta una altura de 15 metros (50 pies) sobre la superficie de despegue bajo los procedimientos estipulados en la Sección 23.51 (a) de las RAAC Parte 23.

(f) Despegue con un motor inoperativo:

(1) Determinar el peso para cada altitud y la temperatura dentro de los límites operacionales establecidos para el avión, a los cuales el avión tiene la capacidad, después de la falla del motor crítico a la velocidad V_1 , determinada bajo el párrafo (b) de esta Sección, para despegar y trepar a una velocidad no menor que V_2 hasta una altitud de 300 m (1.000 pies) sobre la superficie de despegue y llegar a la velocidad y configuración para la cual se demuestre el cumplimiento, con un motor inoperativo en ruta el gradiente de ascenso especificado en la Sección 6 (c).

(g) Datos de trayectoria de vuelo para despegues con un motor inoperativo.

(1) Estos datos consisten en la trayectoria de vuelo que se extiende desde el punto de arranque hasta el punto de despegue en el cual el avión alcanza una altitud de 300 m (1.000 pies) sobre la superficie de despegue bajo el párrafo (e) de esta Sección.

Sección 6: Ascenso

(a) Ascenso en configuración de aterrizaje: Todos los motores operativos:

(1) El peso máximo debe ser determinado con el avión en configuración de aterrizaje, para cada altitud, y cada temperatura ambiente dentro de los límites operacionales establecidos para el avión, con el centro de gravedad más desfavorable y sin efecto-suelo en la corriente de aire libre, durante el cual el gradiente constante de ascenso no podrá ser menor que el 3,3%, con:

(i) Los motores a la potencia que se dispondrá 8 segundos después de haber iniciado los movimientos de los controles del empuje o potencia desde el régimen mínimo de vuelo hasta la posición de despegue.

(ii) Una velocidad de ascenso no mayor que la velocidad de aproximación establecida en la Sección 7 y no menor que la mayor entre $1,05 V_{mc}$ o $1,10 V_s$.

(b) Ascenso después del despegue: Con un motor inoperativo: El peso máximo al cual el avión satisface la performance de mínimo ascenso debe ser determinado para cada altitud y temperatura ambiente dentro de los límites operacionales establecidos para el avión fuera del efecto suelo en el aire libre, con el mismo en configuración de despegue, con el centro de gravedad más desfavorable, con el motor crítico inoperativo, los restantes motores a la máxima potencia y la hélice del motor inoperativo en molinete con los controles de las hélices en la posición normal excepto que si es instalado un sistema automático de puesta en bandera las hélices pueden estar en posición de bandera:

Despegue: Tren de aterrizaje extendido.

El gradiente mínimo constante de ascenso debe ser mensurablemente positivo a una velocidad V_1 .

Despegue: Tren de aterrizaje retraído.

El gradiente mínimo constante de ascenso no debe ser menor que el 2% a una velocidad V_2 . Para aviones de tren de aterrizaje fijo este requerimiento debe ser satisfecho con el tren de aterrizaje extendido.

Ascenso en crucero: Un motor inoperativo:

El peso máximo debe ser determinado para cada altitud y temperatura ambiente dentro de los límites operacionales establecidos para el avión, al cual el gradiente de ascenso no sea menor que el 1,2% hasta una altitud de 300 m (1.000 pies) sobre la superficie de despegue, con el avión en la configuración de crucero, el motor crítico inoperativo, los restantes motores a la potencia o empuje máximo continuo y el centro de gravedad en la condición más desfavorable.

Sección 7: Aterrizaje

(a) La longitud del campo de aterrizaje descrito en el párrafo (b) de esta Sección debe ser determinada por la atmósfera estándar para cada peso y altitud dentro de los límites operacionales establecidos para el avión por el solicitante.

(b) La longitud del campo de aterrizaje es igual a la distancia de aterrizaje determinada según la Sección 23.75 (a) de las RAAC Parte 23 dividido por un factor 0,6 para el aeropuerto de destino y 0,7 para el aeropuerto de alternativa.

En vez del planeo de aproximación especificado en la Sección 23.75 (a)(1) de las RAAC Parte 23, el aterrizaje puede ser precedido por una aproximación continua hasta una altura de 15 m (50 pies) con un gradiente de descenso no mayor que el 5,2% (3 grados) a una velocidad calibrada no menor que $1,3 V_s$.

Sección 8. Compensación (Trim):

(a) Compensación direccional y lateral: El avión debe mantener compensación lateral y direccional en vuelo nivelado a una velocidad V_h de o V_{mo}/M_{mo} , la que sea más baja, con el tren de aterrizaje y los flaps de alas retraídos.

(b) Compensación longitudinal: El avión debe mantener la compensación longitudinal durante las siguientes condiciones, excepto que no es necesario mantener la compensación a una velocidad superior a V_{mo}/M_{mo} .

(1) En las condiciones de aproximación especificadas en la Sección 23.161(c)(3) a (5) de las RAAC Parte 23 hasta (5) excepto que en lugar de las velocidades especificadas en este párrafo la compensación debe ser mantenida con una fuerza en el bastón no mayor que 4,54 Kg (10 libras) disminuyendo la velocidad usada para demostrar cumplimiento según la Sección 7 ó $1,4 V_1$, o cualesquiera de ellas que sea la menor.

(2) En vuelo nivelado a cualquier velocidad desde V_h o V_{mo}/M_{mo} la que sea menor, hasta V_X ó $1,4 V_s$, con el tren de aterrizaje y los flaps de ala retraídos.

Sección 9: Estabilidad

(a) Estabilidad estática longitudinal: En la demostración del cumplimiento con la Sección 23.175 (b) de las RAAC Parte 23 y con el párrafo (b) de esta Sección, la velocidad del aire debe estar dentro del $\pm 7,5\%$ de la velocidad de compensación.

(b) Estabilidad, en crucero: La curva de fuerza del bastón debe tener una pendiente estable para el rango de velocidad de ± 50 Nudos a partir de la velocidad de compensación, excepto que las velocidades no necesitan exceder V_{fc}/M_{fc} o ser menores que $1,4 V_s$. Debe considerarse que este rango de velocidad comienza en los extremos de la banda de fricción, y la fuerza sobre el bastón no debe exceder los 22,70 Kg. (50 libras) con:

(1) El tren de aterrizaje retraído.

(2) Los flaps de ala retraídos.

(3) La potencia máxima en crucero elegida por el solicitante como "limitación de operación" para motores de turbina o el 75% de la potencia máxima continua para motores alternativos, excepto que la potencia necesitada no exceda la requerida a V_{mo}/M_{mo} .

(4) Peso máximo de despegue; y

(5) El avión compensado para vuelo nivelado con la potencia especificada en el punto (3) de este párrafo.

(6) V_{fc}/M_{fc} no puede ser menor que una velocidad promedio entre V_{mo}/M_{mo} y V_{df}/M_{df} ; Salvo que, para alturas en las cuales el factor limitante es el número de Mach, M_{fc} no necesite exceder el número de Mach al cual se produce la alarma de velocidad efectiva.

(c) Estabilidad en trepada (solamente aviones propulsados por turbohélices)

En la demostración del cumplimiento con la Sección 23.175 (a) de las RAAC Parte 23, un solicitante debe, en lugar de la potencia especificada en la Sección 23.175 (a)(4) de las RAAC Parte 23, usar la máxima potencia o empuje elegido por el solicitante como "limitación de operación" a usar durante la trepada al mejor índice de velocidad de trepada; salvo que la velocidad no necesita ser menor que $1,4 V_s$.

Sección 10: Pérdida

Alarma de pérdida: Si se requiere una alarma para cumplir con la Sección 23.207 de las RAAC Parte 23, el artefacto debe dar indicaciones claras con las condiciones de vuelo esperado. El uso de una alarma visual, que requiera la atención de la tripulación, en cabina, no es aceptable en sí misma.

Sección 11: Sistemas de control

TABS eléctricos de compensación: El avión debe satisfacer con la Sección 23.677 de las RAAC Parte 23 y, además, debe demostrarse controlable en forma segura, y que el piloto puede realizar todas las maniobras y operaciones necesarias para realizar un aterrizaje seguro a continuación de cualquier probable malfuncionamiento del TAB compensador eléctrico que sea razonable esperar durante el servicio, y admitiendo una apropiada demora después que el piloto reconoce la falla. Esta demostración debe ser llevada a cabo con el peso del avión y la posición del centro de gravedad considerados críticos.

Sección 12: Instrumentos: Instalación

Distribución y Visibilidad: Cada instrumento deberá cumplir la Sección 23.1321 de las RAAC Parte 23 y, además:

(a) Cada instrumento de vuelo, navegación y plantas de poder usado por cualquier piloto debe ser claramente visible por el piloto desde su puesto con una mínima desviación desde la posición normal del piloto y de la línea de visión cuando el piloto está mirando hacia delante a lo largo de la trayectoria de vuelo.

(b) Los instrumentos de vuelo requeridos por la Sección 23.1303 de las RAAC Parte 23 y por las reglas de operación aplicables, deben estar agrupados en el panel de instrumentos y estar centrados lo más próximo que sea posible al plano vertical de cada piloto cuando éste mira hacia delante. Además:

(1) El instrumento que indique con mayor precisión la actitud, debe estar ubicado en un panel en la posición central superior.

(2) El instrumento que indique con mayor precisión la velocidad del aire, debe estar del lado izquierdo del instrumento especificado en (1).

(3) El instrumento que indique con mayor precisión la altitud, debe estar del lado derecho del instrumento especificado en (1).

(4) El instrumento que indique con mayor precisión la dirección del vuelo, debe estar adyacente y directamente debajo del instrumento especificado en (1).

Sección 13: Sistema de indicación de velocidad del aire

Cada sistema de indicación de velocidad debe satisfacer la Sección 23.1323 de las RAAC Parte 23 y, además:

(a) Los instrumentos de indicación de velocidad del aire deben ser de un tipo aprobado y deben estar calibrados para indicar la velocidad verdadera a nivel del mar en atmósfera estándar, con el mínimo error de calibración cuando la correspondiente presión estática y de pitot alimenten al instrumento.

(b) El sistema de indicación de velocidad debe ser calibrado para determinar el error del sistema, es decir, la relación entre IAS y CAS, en vuelo y durante la aceleración-carrera de despegue. La calibración de la carrera de despegue debe ser obtenida entre 0,8 del valor mínimo de V_1 y 1,2 del máximo valor de V_1 , considerando los rangos aprobados de altitud y peso. La calibración de la carrera de despegue es determinada asumiendo una falla de motor al mínimo valor de V_1 .

(c) El error de la velocidad del aire debido a la instalación, excluyendo el error de la calibración del instrumento, no debe exceder el 3% ó 5 Nudos, el que sea mayor, a través del rango de velocidades desde V_{mo} hasta $1,3 V_s$, con los flaps retraídos, y desde $1,3$ de V_{so} hasta V_{fe} con los flaps en posición de aterrizaje.

(d) Información indicando la relación existente entre IAS y CAS deberá figurar en el manual de vuelo del avión.

Sección 14: Sistema de venteo de aire estático

Este sistema debe satisfacer la Sección 23.1325 de las RAAC Parte 23. La calibración del sistema altimétrico debe ser determinada e indicada en el Manual de Vuelo del Avión.

Limitaciones de operación e información

Sección 15: Velocidad límite máxima de operación V_{mo}/M_{mo}

En lugar de establecer limitaciones de operación basados en V_{ne} y V_{no} , el solicitante debe establecer una velocidad límite máxima de operación V_{mo}/M_{mo} de acuerdo con lo siguiente:

(a) V_{mo}/M_{mo} no debe exceder la velocidad de diseño de crucero V_c , y debe ser suficientemente inferior a V_d/M_d o V_{df}/M_{df} lo que haría altamente improbable que las últimas velocidades sea excedida inadvertidamente en vuelo.

(b) La velocidad V_{mo} no debe exceder $0,8 V_d/M_d$ o $0,8 V_{df}/M_{df}$, a menos que demostraciones en vuelo, que incluyan exigencias especificadas por la DNA, indiquen que un más bajo margen de velocidad no resultará en velocidades que excedan V_d/M_d o V_{df} .

Variaciones atmosféricas, ráfagas horizontales, errores en los equipos y sistemas y variaciones en la producción de las estructuras, deberán ser tenidas en cuenta.

Sección 16: Tripulación de vuelo mínima

Además de satisfacer lo requerido en la Sección 23.1523 de las RAAC Parte 23, el solicitante debe establecer el número mínimo y el tipo de calificación del personal tripulante requerido para la operación segura del avión, considerando:

(a) Cada tipo de operación para la cual el solicitante desea aprobación.

(b) La carga de trabajo de cada miembro de la tripulación considerando lo siguiente:

(1) Control de la trayectoria de vuelo.

(2) Prevenir colisiones.

(3) Navegación.

(4) Comunicaciones.

(5) Operación y monitoreo de todos los sistemas esenciales de la aeronave.

(6) Decisiones de comando; y

(c) La accesibilidad y facilidad de operación de los controles necesarios por parte de la tripulación apropiada durante todas las operaciones normales y de emergencia cuando los mismos se encuentren en sus puestos.

Sección 17: Indicador de velocidad del aire

Este debe cumplir lo requerido en la Sección 23.1545 de las RAAC Parte 23, excepto que las marcas y anotaciones de velocidad del aire en términos de Vno y Vnh, puedan ser reemplazadas por notaciones de Vmo/Mmo.

Las marcaciones del indicador de velocidad deben ser claramente legibles y entendibles por el piloto. Una placa adyacente al velocímetro es una forma aceptable para demostrar el cumplimiento con la Sección 23.1545 (c) de las RAAC Parte 23.

Manual de Vuelo del Avión

Sección 18: Generalidades

El Manual de Vuelo del Avión debe ser preparado según las Secciones 23.1583 y 23.1587 de las RAAC Parte 23, y, además, se debe incluir las limitaciones de operación e información de performance dadas en las Secciones 19 y 20 de este Apéndice.

Sección 19: Limitaciones de operación

El Manual de Vuelo del Avión debe incluir las siguientes limitaciones:

(a) Limitaciones de velocidad

(1) La velocidad límite máxima de operación Vmo/Mmo y una declaración que esa velocidad límite no puede ser excedida deliberadamente en cualquier régimen de vuelo (trepada, crucero o descenso), a menos que una velocidad superior sea autorizada para vuelos de prueba o entrenamiento de los pilotos.

(2) Si una limitación de velocidad del aire se basa en efectos de compresibilidad, una descripción de esos efectos e información de cualquier síntoma, el probable comportamiento de la aeronave, y los procedimientos de recuperación recomendados; y

(3) Los límites de velocidad del aire, indicados en términos de Vmo/Mmo en lugar de Vno y Vne.

(b) Limitaciones de peso de despegue

El peso máximo de despegue para cada elevación de aeropuerto, temperatura ambiente y longitud de pista disponible dentro del rango seleccionado por el solicitante no debe exceder el peso al cual:

(1) La distancia de despegue con todos los motores operativos determinada bajo la Sección 5 (b), o la distancia de aceleración - parada determinada en la Sección 5 (c), cualquiera sea la mayor, es igual a la longitud de pista disponible.

(2) El avión cumpla con lo requerimientos de despegue con un motor inoperativo especificados en la Sección 5 (e); y

(3) El avión cumpla con los requerimientos de trepada en despegue y en crucero con un motor inoperativo, tal como se especificaron en las Secciones 6 (b) y (c).

Limitaciones de peso de aterrizaje

El peso máximo de aterrizaje para cada elevación de aeropuerto (temperatura estándar) y longitud de pista de aterrizaje disponible, dentro del rango seleccionado por el solicitante. Este peso no debe exceder el peso al cual la longitud de la pista de aterrizaje, determinado bajo la Sección 7 (b), es igual a la longitud de pista disponible. Para demostrar el cumplimiento con esta limitación de operación es aceptable asumir que el peso de aterrizaje de destino será igual al peso de despegue menos el consumo normal de aceite y combustible en ruta.

Sección 20: Información de performance

El Manual de Vuelo debe contener la información de performance determinada bajo los requerimientos de performance de este Apéndice. La información debe incluir lo siguiente:

(a) Suficiente información, tal que los límites de peso de despegue especificados en la Sección 19 (b) puedan ser determinados para todas las temperaturas y altitudes dentro de los límites de operación seleccionados por el solicitante.

(b) Las condiciones bajo las cuales fueron obtenidas la información de performance, incluyendo la velocidad del aire a 15 m (50 pies) de altura usada para determinar la distancia de aterrizaje.

(c) La información de performance (determinada por extrapolación y computada para el rango de pesos entre el peso máximo de despegue y aterrizaje) para:

(1) Descenso en configuración de aterrizaje.

(2) Distancia de aterrizaje.

(d) Procedimientos establecidos bajo la Sección 4 relacionados con las limitaciones y la información requerida por esta Sección, en la forma de material de guía, incluyendo cualquier limitación o información relevante.

(e) Una explicación de las características significativas o inusuales de vuelo o del manejo del avión en tierra.

(f) Velocidades del aire, tales como velocidades indicadas, correspondientes a aquellas determinadas para el despegue bajo la Sección 5 (b).

Sección 21: Altitudes máximas de operación

La altitud máxima de operación para la cual es permitida la operación, cuando está limitada por las características de vuelo, estructurales, de las plantas de poder, funcionales, o de los equipos, debe ser especificada en el Manual de Vuelo.

Sección 22: Lugar para guardar el Manual de Vuelo

Se debe prever un lugar para guardar el Manual de Vuelo en un recipiente fijo el cual sea rápidamente accesible para el piloto.

Sección 23: Procedimientos de operación

Deben ser incluidos en el Manual de Vuelo los procedimientos para reencender motores de turbina en vuelo los (que incluyan los efectos de la altitud).

Requerimientos estructurales

Cargas en vuelo

Sección 24: Torque del motor

(a) Cada bancada de motor turbohélice y su estructura soporte debe ser diseñados para los efectos del torque de:

(1) Las condiciones de la Sección 23.361 (a) de las RAAC Parte 23.

(2) El torque límite del motor correspondiente a la potencia de despegue y la velocidad de la hélice, multiplicado por un factor que tenga en cuenta el mal funcionamiento del sistema de control de hélice, incluyendo el accionado rápido de una puesta en bandera, simultáneamente con un nivel de cargas en vuelo de 1 g. En la ausencia de un análisis racional, se deberá usar un factor de 1,6.

(b) El torque límite es obtenido multiplicando el torque medio por un factor de 1,25.

Sección 25: Cargas giroscópicas del motor a turbina

Cada bancada de motor turbo hélice y su estructura soporte, deben ser diseñados para las cargas giroscópicas que resulten, con los motores utilizados a las RPM máximas continuas bajo cualquiera de:

(a) Las condiciones de las Secciones 23.351 y 23.423 de las RAAC Parte 23; o

(b) Toda posible combinación de las siguientes:

(1) Una velocidad de guiñada de 2,5 radianes por segundo.

(2) Una velocidad angular de 1.0 radian por segundo.

(3) Un factor de carga normal de 2,5.

(4) El empuje continuo máximo.

Sección 26: Cargas asimétricas debido a fallas de motores

(a) Los aviones propulsados por motores turbohélices deben ser diseñados para cargas asimétricas resultantes como consecuencia de la falla del motor crítico, incluyendo las siguientes condiciones en combinación con una falla única del sistema limitador de la resistencia aerodinámica de la hélice, considerando la probable acción correctiva del piloto sobre los controles de vuelo:

(1) A velocidades entre Vmo y Vd, las cargas resultantes debidas a fallas de potencia por interrupción de flujo de combustible son consideradas cargas límites.

(2) A velocidades entre Vmo y Vc, las cargas resultantes debido a la desconexión entre el compresor y la turbina motriz, o a la pérdida de álabes de la turbina, son consideradas cargas últimas.

(3) Las historias en función del tiempo de la caída de empuje y el aumento de la resistencia aerodinámica consideradas como resultado de las fallas de motor prescriptas por esta Regulación, deben ser sustanciadas con ensayos u otros datos aplicables a la particular combinación de motor-hélice.

(4) La demora y magnitud de las probables acciones correctivas del piloto deben ser estimada en forma conservadora, considerando las características de la particular combinación motor-hélice-avión.

(b) Las acciones correctivas del piloto pueden asumirse que se inician al momento de la máxima velocidad de guiñada, pero no antes de 2 segundos luego de la falla del motor. La magnitud de la acción correctiva se puede basar en la fuerza de control fijada en la Sección 23.397 de las RAAC Parte 23, excepto que pueden asumirse fuerzas menores si se prueba por análisis o ensayos que dichas fuerzas pueden controlar el rolido y la guiñada resultantes de las condiciones de fallas de motor prescriptas por esta norma.

Cargas en tierra

Sección 27: Unidades de tren de aterrizaje con ruedas dobles

Cada unidad de tren de aterrizaje con ruedas dobles y su estructura soporte, deben demostrar que cumplen con lo siguiente:

(a) Pivoteo:

Debe asumirse que, con los frenos de un lado del tren principal bloqueado, el avión pivotará sobre ese lado. El factor de carga límite vertical debe ser 1,0, y el coeficiente de fricción 0,8.

(b) Inflado desigual de los neumáticos:

Debe aplicarse a las ruedas dobles una distribución del 60-40% de las cargas establecidas por las Secciones 23.471 hasta 23.483 de las RAAC Parte 23.

(c) Ruedas desinfladas:

(1) El 60% de las cargas especificadas en la Secciones 23.471 hasta 23.483 de las RAAC Parte 23 deben ser aplicadas a cada rueda de la unidad.

(2) A cada rueda en una unidad se le deben aplicar el 60% de las cargas límites laterales y las generadas por la resistencia al avance, y el 100% de la carga límite vertical establecida según las Secciones 23.493 y 23.485 de las RAAC Parte 23, pero la carga vertical no necesita exceder la máxima establecida en el párrafo (c) (1) de esta Sección.

Evaluación de fatiga

Sección 28: Evaluación de fatiga del ala y su estructura asociada

A menos que se demuestre que la estructura, los niveles de tensión operativos, los materiales y el uso esperado son comparables desde el punto de vista de la fatiga a un diseño similar del cual se tiene una

experiencia sustancialmente satisfactoria en la experiencia de servicio, la resistencia, detalles del diseño, y la fabricación de aquellas partes del ala, su estructura portante y estructuras de fijación cuya falla podría ser catastrófica deben ser evaluadas bajo:

(a) Una investigación de resistencia a la fatiga, en la cual se demuestre mediante análisis, ensayo, o una combinación de ambos que es la estructura es apta para aportar cargas repetitivas de magnitudes variables esperables durante el servicio; o

(b) Una investigación de resistencia según el criterio "fail safe" (seguro a fallas) en el cual se demuestre mediante análisis, ensayos, o una combinación de ambos, que no es probable la falla catastrófica de la estructura después de que haya ocurrido fatiga, o falla parcial obvia, de un elemento estructural principal, y que la estructura remanente es capaz de resistir un factor último de carga estática del 75% del factor de carga límite crítico a Vc.

(c) Estas cargas deben ser multiplicadas por un factor de 1,15 a menos que los efectos dinámicos de falla bajo cargas estáticas sean considerados de otra manera.

Diseño y construcción

Sección 29: Flutter (Oscilaciones autoexcitadas)

Para aviones multimotores propulsados por turbohélices, debe hacerse una evaluación dinámica, la que debe incluir:

(a) Las fuerzas aerodinámicas significativas, de inercia, y elásticas, asociadas con la rotación y el desplazamiento del plano de las hélices; y

(b) Variaciones en la rigidez y la amortiguación apropiadas para la configuración motor-hélice-nacela.

Tren de aterrizaje

Sección 30: Dispositivo de alarma de tren de aterrizaje operado por los flaps

Los aviones que tienen tren de aterrizaje retráctil y flaps en el ala deben ser equipados con un dispositivo de alarma que funcione continuamente cuando los flaps de ala son extendidos hasta una posición que active el dispositivo, a fin que cuando se usan los procedimientos normales, de la alarma de aterrizaje si el tren no está totalmente extendido y trabado. Puede no haber un interruptor manual para este dispositivo. La unidad sensora de la posición del flap puede colocarse en cualquier posición adecuada. El sistema para este dispositivo de alarma puede usar cualquier parte de los otros dispositivos de alarma de tren de aterrizaje (incluyendo el dispositivo de alarma auditiva).

Alojamiento para carga y personal

Sección 31: Compartimiento de carga y equipaje

Estos compartimientos deben ser diseñados para cumplir la Sección 23.787 (a) y (b) de las RAAC Parte 23, y, además, deben ser provistos medios para proteger a los pasajeros de heridas ocasionadas por el contenido de cualquier compartimiento de carga o equipaje cuando la fuerza de inercia última hacia delante sea de 9 g.

Sección 32: Puertas y salidas

El avión debe cumplir las Secciones 23.783 y 23.807 (a) (3), (b) y (c) de las RAAC Parte 23, y, además:

(a) Debe haber medios para trabar y asegurar que ninguna puerta externa y salida pueda ser abierta en vuelo ya sea inadvertidamente por una persona o como resultado de una falla en el mecanismo. Cada puerta exterior debe ser operada tanto desde el interior como desde el exterior.

(b) Debe haber medios para inspección visual directa del mecanismo de traba por parte de la tripulación, para determinar que las puertas externas y salidas, para los cuales el movimiento inicial de apertura es hacia fuera, están totalmente trabadas. Además, debe haber medios visuales para indicar a la tripulación que las puertas exteriores de uso normal están cerradas y totalmente trabadas.

(c) La puerta de entrada de los pasajeros debe calificar como salida de emergencia a nivel del piso. Cada salida de emergencia adicional requerida, excepto las salidas a nivel del piso, deberá estar ubicada sobre las alas o estar provistas de medios aceptables para asistir a los ocupantes en el descenso hasta la superficie.

Además de la puerta de entrada de pasajeros:

(1) Para una capacidad total de 15 o menos asientos de pasajeros, se requiere una (1) salida de emergencia como está definido en la Sección 23.807 (b) de las RAAC Parte 23 en cada lado de la cabina.

(2) Para una capacidad total entre 16 y 23 asientos de pasajeros, se requieren tres (3) salidas de emergencia como está definido en la Sección 23.807 (b) de las RAAC Parte 23 con una en el mismo lado de la puerta y dos sobre el lado opuesto a la puerta.

(d) Debe realizarse una demostración de evacuación utilización el número máximo de ocupantes para los cuales se desea la certificación. Deberá ser realizada en condiciones de simulación nocturna utilizando solamente las salidas de emergencia del lado más crítico de la aeronave. Los participantes deben ser representativos de un promedio de pasajeros de aerolíneas sin previa práctica o ensayo en la demostración. La evacuación debe completarse en 90 segundos o menos.

(e) Cada salida de emergencia deberá estar indicada con la palabra SALIDA, con letras blancas de una altura de 2,54 cm. (1 pulgada) sobre una base de 5,08 cm. (2 pulgadas) de color rojo, ser autoiluminada o iluminada desde una fuente eléctrica independiente, y tener una luminosidad mínima de por lo menos 160 microlamberts. Los colores pueden ser invertidos si la iluminación del compartimiento de pasajeros es esencialmente la misma.

(f) El acceso a las salidas de emergencia tipo ventanas no debe ser obstaculizada por los asientos o respaldos de asientos.

(g) El ancho del pasillo principal de pasajeros en cualquier punto entre los asientos debe ser igual o mayor que los valores que figuran en la siguiente tabla:

TOTAL DE PASAJEROS SENTADOS	ANCHO MINIMO DEL PASILLO PRINCIPAL DE PASAJEROS	
	MENOS QUE 62,2 cm (25 pulg. desde el piso)	MAS DE 62,5 cm (25 pulg.) desde el piso
10 A 23	22,5 cm (9 pulg.)	37,5 cm (15 pulg.)

Misceláneas

Sección 33: Protección Contra la Descarga de Rayos

Las partes que están eléctricamente aisladas de la estructura básica deben estar conectadas a ella a través de dispositivos adecuados, a menos que las descargas eléctricas atmosféricas sobre las partes aisladas:

(a) Sea improbable porque están bajo el escudo de otras partes; o

(b) No sean peligrosas.

Sección 34: Protección contra el hielo

Si se desea una certificación previendo protección contra el hielo, se debe demostrar el cumplimiento de lo siguiente:

(a) Los procedimientos recomendados para el uso del equipamiento de protección contra el hielo deben ser indicados en el Manual de Vuelo del Avión.

(b) Se debe llevar a cabo un análisis para establecer, sobre la base de las necesidades operacionales de un avión, la adecuación del sistema anti-hielo para los componentes del avión. Además, el ensayo del sistema de protección contra el hielo debe realizarse para demostrar que el avión es capaz de operar en forma segura en las condiciones de máxima severidad de congelación, descritas en el Apéndice C de las RAAC Parte 25.

(c) Donde sea aplicable a causa de la similitud de los diseños, el cumplimiento con todo, o parte, de esta Sección puede hacerse por referencia a análisis y ensayos hechos por el solicitante para un modelo con Certificado Tipo.

Sección 35: Información de Mantenimiento

El solicitante debe tener disponible para el propietario, en el momento de la venta del avión, la información que el solicitante considere esencial para el apropiado mantenimiento de la aeronave. Esta información debe incluir lo siguiente:

(a) Descripción de sistemas, incluyendo los controles de los sistemas de combustible, hidráulico y eléctrico.

(b) Instrucciones de lubricación que contengan la frecuencia y los lubricantes y fluidos que deben ser utilizados en los distintos sistemas.

(c) Cargas eléctricas y presiones aplicables a los distintos sistemas.

(d) Ajustes y tolerancias necesarias para el adecuado funcionamiento.

(e) Métodos de nivelación, elevación y remolque.

(f) Métodos de balanceo de las superficies de control.

(g) Identificación de la estructura primaria y secundaria.

(h) Frecuencia y alcance de las inspecciones necesarias para la adecuada operación del avión.

(i) Métodos de reparación especiales aplicables al avión.

(j) Técnicas de inspección especial, como ser inspecciones por rayos X, ultrasonido y partículas magnéticas.

(k) Lista de herramientas especiales.

Propulsión

Sección 36: Características de vibración

Para aviones propulsados por turbohélices, la instalación del motor no debe resultar en características de vibración del motor que excedan aquellas ya establecidas durante la certificación tipo de dicho motor.

Sección 37: Reencendido del motor durante el vuelo

Si los motores en aviones propulsados por turbohélices no pueden ser reencendidos a la máxima altura de crucero, se deberá realizar una determinación de la altitud por debajo de la cual se podrá efectuar consistentemente el reencendido. La información de reencendido deberá ser provista en el Manual de Vuelo del Avión.

Sección 38: Motores

(a) Para aviones propulsados por turbohélices: la instalación de los motores debe cumplir con lo siguiente:

(1) Aislamiento del motor. Las plantas de poder deben ser colocadas y aisladas para permitir la operación, en al menos una configuración, de tal forma que, la falla o mal funcionamiento de cualquier motor o sistema que pueda afectar ese motor no:

(i) Influya en la continuación de la operación segura de los restantes motores; o

(ii) Requiera inmediata acción por Parte de la tripulación para continuar la operación en forma segura.

(2) Control de la rotación del motor. Debe haber medios para detener y reestablecer la rotación de cada motor en vuelo, excepto que dicha rotación no necesite ser detenida si la rotación continua no pone en riesgo la seguridad de la aeronave. Cada componente del sistema de detención y reencendido que esté junto al motor (y no separado de éste por el parallamas) debe ser, al menos, resistente al fuego. Si se usan sistemas hidráulicos para la puesta en bandera, las líneas de alimentación deben ser, a los menos resistentes al fuego con las condiciones que puedan esperarse durante la antedicha puesta en bandera.

(3) Dispositivos de control de temperatura de gas y velocidad del motor.

Los sistemas del motor asociados con dispositivos de control del mismo, sistemas e instrumentos, deben proveer suficiente seguridad de que aquellas limitaciones de operación del motor que puedan afectar adversamente la integridad estructural del rotor de la turbina no serán excedidas en servicio.

(b) Para aviones potenciados por motores alternativos

Para proveer el aislamiento del motor, las plantas de poder deben ser instaladas y aisladas de cada una de las otras para permitir la operación, en al menos una configuración, de tal forma que la falla o mal funcionamiento de cualquier motor o sistema que pueda afectar ese motor, no:

(i) Influya en la continuación de la operación segura de los restantes motores; o

(ii) Requiera inmediata acción por Parte de la tripulación para continuar la operación en forma segura.

Sección 39: Sistemas de reversión en turbohélices

(a) Este sistema ideado para operar en tierra debe ser diseñado de tal forma que una simple falla o mal funcionamiento del sistema no resulte en un indeseado empuje de reversa con cualquier condición de operación esperado. La falla estructural de algún elemento no necesita ser considerada si la posibilidad que ello ocurra es extremadamente remota.

(b) Los sistemas de reversión de turbohélices con el propósito de uso en vuelo deben ser diseñados de tal forma que no pueda producirse resultar una condición insegura durante la operación normal del sistema, o a partir de cualquier falla (o de una combinación razonable de fallas) sobre el sistema de reversión, con cualquier condición anticipada de operación del avión. La falla estructural de algún elemento no necesita ser considerada si la probabilidad que ello ocurra es extremadamente remota.

(c) El cumplimiento con esta Sección puede ser sustanciado por análisis de falla, ensayo o ambos para sistemas de hélices que permitan que las palas se muevan, desde el ángulo de pala bajo requerido para el vuelo hasta una posición substancialmente menor o sea, si los topes admiten un ángulo más bajo que lo requerido para vuelo. Dicho análisis puede incluir, o ser validado por, el análisis hecho para la certificación tipo de la hélice y sus componentes de instalación.

Se le dará crédito a los análisis y ensayos completados por los fabricantes de motores y hélices.

Sección 40: Sistema limitador de resistencia aerodinámica para turbohélices

Este sistema debe ser diseñado de forma tal que, una falla simple o mal funcionamiento del sistema, durante una operación normal o de emergencia, resulte en una resistencia al avance superior a aquella para la cual el avión fue diseñado. La falla estructural de algún elemento del sistema no necesita ser considerada si la probabilidad que ello ocurra es extremadamente remota.

Sección 41: Características de operación de plantas de poder de motores a turbina

Para aviones propulsados por turbohélices, las características de operación de la planta de poder de motores a turbina deben ser investigadas en vuelo para determinar que no se presenten características adversas (como ser pérdida, intermitencia o apagado de llamas) en grado peligroso, durante operaciones normales o de emergencia dentro del rango de las limitaciones de operación del avión y del motor.

Sección 42: Flujo de combustible

(a) Para aviones propulsados por turbohélices:

(1) El sistema de combustible debe proveer en forma continua combustible a los motores para una operación normal sin que el flujo se interrumpa por haberse vaciado algún tanque que no sea el principal; y

(2) El caudal de combustible para el sistema de bomba de combustible de una turbohélice no debe ser menor que el 125% del caudal requerido para producir potencia de despegue selectada en condiciones de atmósfera estándar a nivel del mar, lo cual debe ser incluido como limitación de operación en el Manual de Vuelo del Avión.

(b) Para aviones potenciados por motores alternativos, es aceptable que el caudal de combustible para cada sistema de bombeo (suministro principal y reservas) sea el 125% del consumo de combustible del motor al despegue.

Componentes del sistema de combustible

Sección 43: Bombas de combustible

Para aviones propulsados por turbohélices, que no tengan provisiones para el accionamiento mecánico de las bombas principales, debe proveerse una fuente de potencia, confiable e independiente para cada bomba usada en el motor de turbina. Se debe demostrar que la instalación de la bomba prevé una confiabilidad y durabilidad equivalente a aquella que se especifica en la Sección 23.991 (a) de las RAAC Parte 23.

Sección 44: Filtro o malla de combustible

Para aviones propulsados por turbohélices, se aplica lo siguiente:

(a) Debe haber un filtro o malla de combustible entre la salida del tanque y el dispositivo de regulación de combustible del motor. Además, el filtro o malla debe:

(1) Estar ubicado entre la salida del tanque y la entrada de la bomba de desplazamiento positivo accionada por el motor, si está instalado dicho tipo de bomba.

(2) Estar ubicado en una posición accesible para ser drenado, limpiado y que la malla del filtro pueda ser removida con facilidad; y

(3) Estar montado de tal forma que su peso no sea soportado por las líneas de conexión o por las líneas de entrada o salida de la malla o filtro en sí mismo.

(b) A menos que haya medios en el sistema de combustible para prevenir la acumulación de hielo en el filtro, debe haber medios para mantener automáticamente el flujo de combustible si dicho fenómeno se presenta.

(c) El filtro debe ser de la capacidad adecuada (para las limitaciones de operación establecidas para asegurar el servicio apropiado), y su malla, apropiada para asegurar la operación con el combustible contaminado (en tamaño y densidad de las partículas) a un grado razonablemente esperable en servicio. El grado de filtrado del combustible no puede ser menor que aquel establecido para la certificación tipo del motor.

Sección 45: Protección contra descarga de rayo

Se debe proveer protección contra la ignición, de los vapores inflamables que emanan del sistema de venteo de combustible, como producto de las descargas de rayos.

Enfriamiento

Sección 46: Procedimiento de ensayo de enfriamiento en aviones propulsados por turbohélice

(a) Debe demostrarse que los aviones propulsados por turbohélice cumplen con los requerimientos de performance aplicables de la Sección 23.1041 de las RAAC Parte 23 durante las etapas de despegue, trepada, crucero y aterrizaje. Los ensayos de enfriamiento deben llevarse a cabo con el avión en configuración, y operando con las condiciones críticas (respecto al enfriamiento) durante cada etapa del vuelo. Para estos ensayos, la temperatura se considera "estabilizada" cuando varía en menos que 0,9 °C (2° F) por minuto.

(b) Las temperaturas deben ser estabilizadas con las condiciones entra en cada etapa de vuelo que se esté investigando, a menos que la condición de entrada sea tal, que las temperaturas no puedan estabilizarse: en cuyo caso, debe ensayarse variando continuamente a través de toda posible condición de entrada, antes de proseguir con la etapa del vuelo que esté siendo investigada, a fin de permitir que las

temperaturas alcancen sus niveles naturales en el momento de dicha entrada. El ensayo de enfriamiento al despegue debe ser precedida por un lapso durante el que los componentes y fluidos del motor estabilicen su temperatura con los motores en ralentí.

(c) Las pruebas de enfriamiento para cada etapa de vuelo deben continuar hasta que:

(1) La temperatura de los componentes y del fluido del motor se estabilicen;

(2) Se complete la etapa del vuelo; o

(3) Se alcance un límite de operación.

Sistema de admisión

Sección 47: Admisión de aire

Para aviones propulsados por turbohélice:

(a) Debe haber medios para prevenir que los derrames accidentales de combustible o sobre flujos a través de los drenajes, venteos u otros componentes del sistema de fluidos inflamables entren al sistema de admisión de los motores; y

(b) Los conductos de entrada de aire deben estar ubicados o protegidos de tal forma de minimizar la ingestión de materiales extraños durante el despegue, aterrizaje y carreteo.

Sección 48: Protección antihielo del sistema de admisión

Para aviones propulsados por turbohélices, cada motor de turbina debe ser capaz de operar a través de su rango de potencia en vuelo sin efectos adversos en la operación del motor o serias pérdidas de empuje o potencia, con las condiciones de congelamiento especificadas en el Apéndice C de las RAAC Parte 25. Además, debe haber medios para indicar a la tripulación que el sistema está en funcionamiento.

Sección 49: Sistema de purga de aire de turbina

Para aviones propulsados por turbohélices, deben investigarse los sistemas de purga de aire de los motores para determinar que:

(a) La ruptura de un conducto no resultará en riesgo para el avión. Esta condición debe considerar que una falla de este tipo puede ocurrir en cualquier punto del conducto entre la entrada del motor y el servicio de purga del avión; y

(b) Si se usa este sistema para presurización directa de la cabina, no existir la posibilidad que ocurra una contaminación peligrosa del sistema de aire de cabina en el caso de una falla del sistema de lubricación.

Sistema de escape

Sección 50: Drenajes del sistema de escape

Los sistemas de escape de los motores turbohélices que tengan sitios bajos o cavidades deben incorporar un drenaje en esos puntos. Esos drenajes deben descargar limpiamente el avión (o sea, la descarga no debe salpicar otros puntos del avión), con el avión en actitudes normales de vuelo y en tierra, a fin de prevenir la acumulación de combustible después de un intento fallido de encendido del motor.

Accesorios y controles de la planta de poder

Sección 51: Controles del motor

Si los aceleradores o controles de potencia de los aviones propulsados por turbohélices son tales que alguna posición de esos controles reducirá el flujo de combustible al motor/es por debajo del necesario para una operación segura y satisfactoria en ralentí mientras el avión está en vuelo, debe proveerse algún medio para prevenir que los controles se coloquen inadvertidamente en esa posición. Esos medios deben incorporar un seguro, o una traba, y deben requerir una operación separada y distinta, para que la tripulación desplace el control desde el rango de operación normal del motor.

Sección 52: Controles de reversiones de empuje

Para aviones propulsados por turbohélices, estos controles deben tener algún medio para prevenir su operación inadvertida. Este medio debe incorporar un seguro o una traba y deben requerir una operación particular para que la tripulación desplace el control desde el régimen de vuelo.

Sección 53: Sistema de encendido del motor

Cada sistema de encendido de un motor o turbohélice del avión, debe ser considerado como una carga eléctrica esencial.

Sección 54: Accesorios de la planta de poder

Los accesorios de la planta de poder deben cumplir la Sección 23.1163 de las RAAC Parte 23 y, si es peligroso que un accesorio accionado por el motor continúe en rotación cuando hay falla, deberá haber algún medio para prevenir esa rotación sin interferir con la operación continua del motor.

Protección de la planta de poder contra el fuego

Sección 55: Sistema detector de fuego

Para aviones propulsados por turbohélices, se aplica lo siguiente:

(a) Debe haber medios que aseguren la pronta detección de fuego en heléelos compartimientos de los motores.

(b) Un interruptor de sobre temperatura instalado en la salida de aire de enfriamiento es aceptable como método para cumplir este requerimiento.

(c) Cada detector de fuego debe ser construido e instalado para absorber la vibración, las cargas de inercia y otras a las que pueda estar sometido en operación.

(d) Ningún detector de fuego debe ser afectado por aceite, agua, otros fluidos, o vapores, que se puedan presentar.

(e) Debe haber medios para permitir a la tripulación chequear, en vuelo, el correcto funcionamiento de cada circuito eléctrico de los detectores de fuego.

(f) La instalación eléctrica y otros componentes de cada sistema de detección de incendios ubicados en una zona de fuego deben ser al menos resistentes al fuego.

Sección 56: Protección contra el fuego, recubrimiento del capot y la/s nácela/s

Para aviones propulsados por motores alternativos, los capots del motor deben ser diseñados y contruidos de tal forma que ningún fuego que se pueda originar en el compartimiento del motor pueda entrar, ya sea a través de aperturas o por quemado, a cualquier otra zona donde el fuego pueda crear riesgos adicionales.

Sección 57: Protección de los fluidos inflamables contra el fuego

Si se liberan fluidos o vapores inflamables debido a pérdidas del sistema de fluidos en áreas fuera del compartimiento del motor, debe haber medios para:

- (a) Prevenir la ignición de esos fluidos o vapores por cualquier otro equipo; o
- (b) Controlar cualquier incendio que resulte de esa ignición.

Equipamiento

Sección 58: Instrumentos de la planta de poder

- (a) Lo siguiente es requerido para aviones propulsados por turbohélices.

(1) Los instrumentos requeridos por la Sección 23.1305 (a) (1) hasta (4), (b) (2) y (4) de las RAAC Parte 23.

- (2) Un indicador de temperatura de gas para cada motor.
- (3) Indicador de temperatura del aire exterior.
- (4) Un flujómetro de combustible por cada motor.
- (5) Un medio de alerta de presión de aceite para cada motor.
- (6) Un indicador de torque o medios adecuados para indicar la potencia de salida de cada motor.
- (7) Una alarma de incendio para cada motor.

(8) Medios para indicar cuándo el ángulo de la pala de la hélice está por debajo del ángulo correspondiente a la operación de ralentí en vuelo.

- (9) Medios para indicar el funcionamiento del sistema de protección contra el hielo en cada motor.

(b) Para aviones propulsados por turbohélices, el indicador de posición de las palas debe comenzar a indicar cuando las palas comiencen a moverse por debajo de la posición de paso bajo requerida para el vuelo.

- (c) Los siguientes instrumentos son requeridos para aviones propulsados por motores alternativos:

- (1) Los requeridos por la Sección 23.1305 de las RAAC Parte 23.
- (2) Un indicador de temperatura de cabeza de los cilindro para cada motor.
- (3) Un indicador de la presión de admisión para cada motor.

Aviones, sistemas y equipo-general

Sección 59: Instalación y funcionamiento

Los sistemas y equipos del avión deben satisfacer la Sección 23.1301 de las RAAC Parte 23, y lo siguiente:

- (a) Cada ítem del equipo opcional instalado debe:

- (1) Ser de una calidad y diseño apropiado para cumplir correctamente su función.
- (2) Ser rotulado con su identificación, función o limitaciones de operación, o cualquier combinación aplicable de esos factores, a menos que el uso real, o su accionamiento inadvertido, no pueda ocasionar riesgos;
- (3) Ser instalados de acuerdo con las limitaciones específicas para ese equipamiento; y
- (4) Funcione apropiadamente cuando se haya instalado.

(b) Los sistemas e instalaciones deben ser diseñados para salvaguardar de posibles peligros a la aeronave en el caso que sufran un mal funcionamiento o falla.

(c) Cuando una instalación, cuyo funcionamiento sea necesario para sustanciar cumplimiento con los requisitos aplicables, requerirá suministro de potencia debe considerársela como carga esencial en dicho suministro de potencia y las fuentes de potencia y el sistema de distribución de potencia, deben ser capaces de suministrar las siguientes cargas de potencia en probables combinaciones de operación y probables duraciones:

- (1) Todas las cargas esenciales luego de la falla de cualquier fuente, convertidor de potencia o dispositivo de almacenamiento de energía.
- (2) Todas las cargas esenciales luego de la falla de cualquier motor en un bimotor.

(3) En la determinación de las probables combinaciones de operación y las duraciones probables de las cargas esenciales para las condiciones de falla de potencia descritas en los anteriores puntos (1) y (2) de este párrafo, se permite asumir que las cargas de potencia se reducen de acuerdo con procedimientos de monitoreo relacionados con la seguridad en los distintos tipos de operaciones autorizadas.

Sección 60: Ventilación

El sistema de ventilación de los aviones debe cumplir lo establecido en la Sección 23.831 de las RAAC Parte 23, y adicionalmente para aviones presurizados, el aire de ventilación en los compartimientos de la tripulación y pasajeros debe estar libre de concentraciones nocivas o peligrosas de gases y vapores en operación normal y en el evento de razonables probables faltas o mal funcionamiento de los sistemas de ventilación, calefacción, presurización y otras o de equipos.

Si es probable la acumulación de cantidades peligrosas de humo en el área de la cabina, su evacuación debe hacerse con rapidez.

Sistemas y equipos eléctricos

Sección 61: General

Los sistemas y equipos eléctricos del avión deben cumplir lo establecido en la Sección 23.1351 de las RAAC Parte 23, y lo siguiente:

- (a) Capacidad del sistema eléctrico

La capacidad de generación de energía requerida y el número y clase de fuentes de potencia deben:

- (1) Ser determinadas mediante un análisis de la carga eléctrica; y
- (2) Satisfacer lo establecido en la Sección 23.1301 de las RAAC Parte 23.

- (b) Sistema de generación

El sistema de generación incluye las fuentes de potencia eléctrica, las barras principales de potencia, los cables de transmisión y controles asociados y los dispositivos de protección y regulación. Estos deben ser diseñados de manera que:

(1) Para todo equipo que sea considerado carga esencial, la tensión y la frecuencia (según sea aplicable) en los terminales pueden mantenerse dentro de los límites para los cuales fue diseñado el equipo, en cualquier condición probable de operación;

(2) Los transitorios debido a accionamiento de los interruptores, despejes inadecuados, u otras causas, no deben hacer inoperativas las cargas esenciales y no deben causar riesgo de incendio o humo;

(3) Haya medios, accesibles por la tripulación durante el vuelo, para efectuar una desconexión individual o colectiva de las fuentes de potencia eléctrica del sistema; y

(4) Haya medios para indicar a los tripulantes que corresponde las magnitudes esenciales para la operación segura del sistema de generación, incluyendo tensión y corriente suministradas por cada generador.

Sección 62: Equipamientos e instalaciones eléctricas

El equipamiento eléctrico, los controles y el cableado deben instalarse de tal manera que la operación de cualquier unidad, o sistemas de unidades, no cause efectos adversos a la operación simultánea de cualquier otra unidad o sistema eléctrico esencial para la operación segura.

Sección 63: Sistema de distribución

Para el propósito de cumplimiento con esta Sección, el sistema de distribución incluye las barras de distribución, sus alimentadores, y cada dispositivo de protección y control.

Cada sistema debe ser diseñado de tal manera que el circuito de las cargas esenciales pueda ser suplantado en el caso de una falla o apertura, incluyendo las fallas en los cables de transporte de corriente.

Si los requerimientos de este Apéndice imponen que, para cada equipamiento o sistema particular haya dos fuentes independientes de potencia eléctrica, su suministro de energía eléctrica debe ser asegurado por medios tales como duplicación, interruptores de accionamiento por falla, circuitos tipo multicanal, o circuitos de enlace que vayan por rutas separadas.

Sección 64: Dispositivos de protección de circuitos

Los dispositivos de protección para los circuitos eléctricos de los aviones deben cumplir lo dispuesto en la Sección 23.1357 de las RAAC Parte 23, y, además, los circuitos de las cargas esenciales para la operación segura deben tener protección individual y colectiva.

APENDICE B

ESPECIFICACIONES DE REGISTRADOR DE VUELO DE AVIONES.

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO (1) (PARA RECUPERAR INFORMACION)	INTERVALO DE MUESTREO (POR SEGUNDO)	RESOLUCION DE LECTURA (4)
1. Tiempo relativo (des-de el registro o con anterioridad al despegue)	24 hs. , 0 a 4095	± 0,125% por hora	1	1 seg.
2. Altitud	-300 m a la altitud máxima certificada de la aeronave, + 1500 m	± 30 a ± 210 m (ver tabla 1 TSO C51a).	1	1,5 m hasta 10,5 m
3. Velocidad indicada	Vso a Vd	± 5% o 19 Km /h el que sea mayor	1	1% del rango total
4. Aceleración Vertical	-3g a ± 6g	± 0,2 g más ± 0,3 g del máximo rango	4	0,03 g
5. Rumbo magnético	360°	± 5%	1	1°
6. Llave del transmisor de radio (discreto)	Conectado/ desconectado		1	0,8°
7. Altitud de cabeceo	100 % del rango utilizable	± 2°	1	0,8%
8. Actitud de rolido	± 60°, o 100% del rango utilizable, el que sea mayor	± 2°	1	0,8 %
9. Aceleración longitudinal	± 1g	± 1,5 % del rango máx. excluyendo error del datum en ± 5%	2	0,01 g
10. Posición de la superficie de control de cabeceo o columna de control.	Rango total	± 3% a menos que sea requerida una mayor	1	1% del rango total
11. Empuje de cada motor	Rango total	± 5%	1 (por motor)	1% del rango total

APENDICE C

RESERVADO

Se aplicarán medidas para custodiar las mercancías, equipaje, correo, provisiones de a bordo y piezas de repuesto que son trasladadas al aeropuerto para ser transportadas en aeronaves.

(h) El equipaje que se transporta utilizando servicios comerciales de mensajería, deberá someterse a un control apropiado de seguridad, como así también la carga y el correo.

APENDICE D

RESERVADO

(i) Los Explotadores deberán prever zonas de almacenamiento seguras donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a las normas vigentes. Como así también el equipaje no identificado deberá colocarse en depósito, en zona protegida y aislada hasta tanto se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros elementos peligrosos.

APENDICE E

RESERVADO

APENDICE F

RESERVADO

ANEXO 2

GUIA PARA LA CONFECCION DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR

APENDICE G

RESERVADO

(a) Cada Explotador de servicios de transporte aéreo interno, internacional deberá preparar y mantener actualizado un Manual de Operaciones del Explotador (MOE) para el uso y guía del personal responsable de las operaciones aéreas en tierra y en vuelo, de las tareas de mantenimiento, y para el personal responsable de nivel gerencial que conduce las operaciones.

APENDICE H

RESERVADO

(b) Cuando el Explotador deba realizar una revisión o enmienda, solicitará a la DHA su aprobación.

(c) Todo MOE exigido de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a), deberá:

(1) Incluir las instrucciones y la información necesaria que permita al personal afectado realizar sus tareas y funciones con un alto grado de eficiencia.

(2) Estar editado de manera que sea fácil su revisión y actualización.

(3) Tener la fecha de la última revisión en cada una de las páginas que corresponda.

(4) Estar en un todo de acuerdo con el Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias, el certificado y las especificaciones operativas del Explotador y toda otra norma extranjera en el caso que así corresponda.

(d) El MOE puede estar separado en dos o más Partes conteniendo en su conjunto toda la información que sea apropiada y necesaria a cada grupo de personas de acuerdo con sus tareas y funciones.

(e) Cada Explotador deberá proveer una copia del MOE (más los cambios, actualizaciones y adicionales que correspondan a las Partes de dicho manual relacionadas específicamente con las funciones y tareas que realiza), a todo el personal:

(1) Relacionado con la operación en tierra y el mantenimiento de los aviones.

(2) Que integra las tripulaciones de los aviones, y

(3) Que representa la autoridad aeronáutica de aplicación en cada uno de los aspectos que le corresponde.

(f) Toda persona a la cual le ha sido provisto un MOE o Parte del mismo relacionado con sus tareas específicas, deberá mantenerlo actualizado de acuerdo con la información que le suministre el Explotador y deberá tenerlo a su alcance cuando realice las tareas que son de su responsabilidad.

(g) Todo Explotador deberá mantener una copia completa del MOE en la base principal de operaciones. Asimismo deberá mantener los volúmenes que correspondan en cada área operativa o técnica, la que deberá estar disponible para consulta del personal de mantenimiento y operaciones.

(h) Excepto lo determinado en el párrafo (i), cada Explotador deberá transportar a bordo de sus aviones las Partes del MOE que sean pertinentes cuando se aleja de su base principal. Las Partes deben estar disponibles para su uso tanto en vuelo como en tierra, y si el Explotador lleva a bordo de sus aeronaves todo o Parte del manual impreso en microfilm, deberá llevar también el dispositivo adecuado para su lectura tanto en vuelo como en tierra.

(i) Si el Explotador puede realizar todo el mantenimiento programado en determinadas bases donde cuenta con las Partes correspondientes del manual, no tiene necesidad de llevar a bordo esas Partes del manual cuando vuela hacia esas bases.

(j) Todo Explotador deberá contar con un Manual de Vuelo del Avión (AFM) o equivalente, aprobado y actualizado para cada tipo de avión afectado y certificado para su servicio y deberá transportarlo a bordo del mismo.

(k) El MOE puede sustituir al (AFM) o equivalente, si los procedimientos aprobados, las limitaciones operacionales y toda información relacionada con la performance del avión estuviesen en un todo de acuerdo y conforme a lo detallado en dicho manual.

Capítulo 1. Introducción

(a) Índice general.

(b) Política general.

(c) Referencias adecuadas al Código Aeronáutico, su reglamentación, normas complementarias, etc., referidas a las operaciones certificadas.

(d) Requisitos mínimos de la legislación de los diferentes países donde operen los aviones y las especificaciones del certificado de aeronavegabilidad.

(e) Orgánica de la empresa:

ANEXO 1

SEGURIDAD

(a) Generalidades.

Para este anexo el término "Seguridad" se emplea en el sentido de "prevención de actos ilícitos contra la aviación civil".

(b) Seguridad del comportamiento de la tripulación de vuelo

En todas las aeronaves que transporten pasajeros, provistas de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta puerta debe poder cerrarse con llave y solo desde el interior del mismo.

(c) Lista de verificación para los procedimientos de búsqueda en la aeronave

Todo Explotador se asegurará que se disponga a bordo, de una lista de verificación de los procedimientos de búsqueda de elementos explosivos. La lista de verificación estará acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse elementos explosivos o un objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar dichos elementos en el caso concreto de cada aeronave.

(d) Programa de instrucción

Todo Explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción periódica, que permita que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

NOTAS: El programa deberá cubrir como mínimo los siguientes tópicos: determinación de la gravedad de cada incidente, comunicación y coordinación de la tripulación, uso de dispositivos de protección no letales en caso de ser provistos por el Explotador, comprensión del comportamiento humano ante una situación de interferencia ilícita, procedimientos de la tripulación de vuelo, y procedimientos de búsqueda de explosivos a bordo.

(1) El Explotador también establecerá y mantendrá un programa de instrucción para familiarizar al personal apropiado con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, carga, correo, que se hayan de transportar, de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de interferencia ilícita.

(e) Notificación de actos de interferencia ilícita

Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el Piloto al mando de la aeronave presentará sin demoras un informe sobre dicho acto a la autoridad aeronáutica.

(f) Portación de armas

En toda aeronave de transporte aéreo comercial, está prohibido portar armas (de fuego, blancas, etc.), explosivos o instrumentos que puedan afectar la seguridad del vuelo.

Aquellos pasajeros autorizados a portar armas, y que por razones específicas y particulares necesitan trasladarse con la misma, procederán a entregarla bajo recibo al piloto al mando previo a su embarque, debiendo ser transportada en un recipiente o caja con cerradura en el compartimiento para el equipaje, hasta el desembarque del pasajero.

El Explotador o piloto al mando deberá asegurarse, previo a su aceptación, que el arma no esté cargada, exigiendo al portador de ésta la comprobación correspondiente a fin de evitar daños y/o accidentes.

(g) Medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano.

Todo Explotador o piloto al mando se asegurará que se adopten medidas adecuadas para controlar a los pasajeros que se embarcan, transbordan o estén en tránsito, así como también sus equipajes de mano, para evitar que se introduzcan artículos prohibidos o no autorizados a bordo. Asimismo se asegurará que no exista la posibilidad que los pasajeros sometidos a control de seguridad entren en contacto con otras personas que no hayan sido sometidas a control. En caso de producirse contacto se inspeccionará nuevamente a los pasajeros y su equipaje de mano antes de ser embarcados.

El Explotador y el piloto al mando de la aeronave deberán estar informados en caso de que viajen pasajeros bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

El Explotador adoptará medidas con respecto a los vuelos que sean objeto de una probabilidad de amenaza para asegurarse que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de las aeronaves en las escalas de tránsito.

Ningún Explotador ni piloto al mando transportará el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, excepto que el equipaje separado de tales pasajeros sea sometido a otras medidas de control de seguridad.

(f) Nombres del personal que ocupa cada cargo directivo.

(g) Política operativa general, con funciones, atribuciones y responsabilidades para cada miembro del personal directivo.

Capítulo 2. Administración y control del Manual de Operaciones del Explotador (MOE)

(a) Organización del manual y responsable de la administración y control del mismo.

(b) Volúmenes que integran el manual:

(1) Política y Administración.

(2) Operaciones del avión.

(3) Lista de equipos mínimos (MEL)

(4) Lista de cambio de configuración (CDL)

(5) Instrucción.

(6) Performance.

(7) Guía de rutas.

(8) Procedimiento de evacuación de emergencia.

(9) Traslado de mercancías peligrosas.

(10) Procedimientos en caso de accidentes.

(11) Seguridad

(c) Distribuidor de los manuales (Cuantas copias y a quienes se entregan).

Capítulo 3. Administración y supervisión de las operaciones.

(a) Información sobre:

(1) Gerente de operaciones.

(2) Asesor PREVAC.

(3) Gerente de entrenamiento.

(4) Jefe de pilotos.

(b) Instrucciones relativas a las obligaciones del personal de operaciones, relacionadas con la seguridad de los vuelos y sus responsabilidades inherentes.

(c) Responsabilidades y funciones de ejecutivos y supervisores en el organigrama corporativo del Explotador, atribuciones y jerarquización.

(d) Tareas y responsabilidades del personal de operaciones relativas a la realización de las operaciones de vuelo.

(e) Tareas y responsabilidades de cada tripulante y de todo el personal que en tierra cumple funciones operativas, técnicas o de apoyo a las operaciones de mantenimiento y de tráfico.

(f) La lista de verificación del equipo de emergencia y de seguridad e instrucciones para su uso.

(g) Toda la información relacionada con las especificaciones operativas incluyendo cada una de las rutas aprobadas, los aviones autorizados, el tipo de operación (IFR, VFR, diurna, nocturna, etc.) más toda otra información relacionadas con las operaciones certificadas.

(h) Lista de equipo mínimo correspondientes a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas autorizadas, comprendido cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

Capítulo 4. Instrucción

1. Como fijar, organizar y supervisar la instrucción; contenido de los cursos de instrucción (tanto de tierra como de vuelo); registros de licencias, habilitaciones, etc., características de rutas y aeródromos, instrucción en procedimientos de emergencia y de seguridad. También se abarca la instrucción de la tripulación incluidos auxiliares de cabina y la de los despachantes de aeronaves.

2. Los detalles del programa y los requisitos de capacitación para la tripulación de vuelo.

3. Los detalles del programa de instrucción sobre las obligaciones de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).

4. Información e instrucciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, incluso aquellas medidas que han de adoptarse en caso de emergencia.

5. Información sobre el programa del Explotador para la capacitación que exige el desarrollo de conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana.

NOTA: La información sobre conocimientos y habilidades relacionados con la actuación humana pueden encontrarse en las circulares de OACI 126 (Compendio sobre factores humanos número 1 – conceptos fundamentales sobre factores humanos); 217 (Compendio sobre factores humanos número 2 – instrucción de la tripulación de vuelo, gestión de los recursos humanos en el puesto de pilotaje (CRM) e instrucción de vuelo orientada a la línea (LOFT) y la 27 (Compendio sobre factores humanos número 3 – instrucción del personal operacional en factores humanos).

Capítulo 5. Fatiga de la tripulación de vuelo y limitaciones del tiempo de vuelo

1. Aplicación del Decreto 671/94 y disposiciones que lo modifiquen.

2. Normas que limiten el tiempo de vuelo en los períodos de servicio de vuelo y prevean períodos de descanso adecuados para la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

Capítulo 6. Supervisión de las operaciones – generalidades

1. Obligaciones de la tripulación, autoridad del comandante de aeronave, obligaciones del despachante de aeronave.

2. Información médica general de interés para la tripulación y contenido y uso del botiquín de primeros auxilios.

3. La tripulación de vuelo para cada tipo de operación con indicación de la sucesión en el mando.

4. Las obligaciones en vuelo y de emergencia asignadas a cada miembro de la tripulación.

5. Instrucciones sobre como y cuando usar las listas normales de verificación.

6. La lista de verificación del equipo de emergencia y seguridad e instrucciones para su uso.

Capítulo 7. Supervisión de las operaciones en tierra

Oficina de operaciones y sala de instrucciones, documentos previos al vuelo, impresos e información facilitada por el Explotador, formularios ATS para las operaciones y planificación del vuelo, notificaciones y obligaciones previas al vuelo, instrucciones, planificación etc. Obligaciones posteriores al vuelo, formularios de notificación del vuelo.

Normas para el despacho de los aviones y el control operativo de los mismos, incluyendo los procedimientos necesarios para coordinar el despacho, el control de vuelo o el seguimiento del mismo cuando corresponda.

Instrucciones y procedimiento para el mantenimiento, el mantenimiento preventivo y servicios.

Limitaciones de tiempo o pautas que determinan esas limitaciones de tiempo entre recorridas, inspecciones y controles de estructuras, motores, hélices, accesorios y equipamiento de emergencia.

Precauciones de seguridad durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.

Procedimiento para la recarga de combustible, eliminación de contaminación de combustible, protección contra el fuego (incluyendo protección electrostática) y la supervisión y protección de pasajeros durante la recarga.

Las instrucciones para la realización y control de las operaciones de antihielo y deshielo.

Las especificaciones del plan operacional de vuelo.

Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase del vuelo.

Información e instrucciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, incluso aquellas medidas que han de adoptarse en caso de emergencia.

Procedimientos e información para asistir al personal en la identificación de carga marcada o etiquetada como conteniendo material peligroso, y si ese material debe ser transportado, almacenado o manipulado; los procedimientos e instrucciones para el transporte, almacenamiento los que deberían incluir como mínimo lo siguiente:

Procedimientos para identificar la adecuada documentación de embarque de acuerdo con las normas vigentes, embalaje correcto, identificación, marcas, etiquetas, compatibilidad de materiales y las instrucciones sobre la carga, almacenamiento y manejo.

Procedimientos para notificar incidentes ocurridos con material peligroso.

Instrucciones y procedimientos para notificar al piloto al mando cuando se carga material peligroso a bordo del avión.

Capítulo 8. Supervisión de las operaciones en vuelo

1. Procedimiento para los vuelos en ruta en todo lo relacionado con la navegación y las comunicaciones incluyendo los necesarios para el despacho, la cancelación o continuación de un vuelo si algún elemento del equipamiento requerido para un tipo particular de operación se encuentra inoperativo o sale de servicio en ruta.

2. Procedimientos para determinar el uso de las áreas de aterrizaje y despegue y para la distribución de la información pertinente entre el personal de operaciones.

3. Procedimientos para la operación en períodos de formación de escarcha, hielo, tormentas, turbulencias o cualquier otra condición meteorológica que pueda generar una situación de peligro.

4. Cuando sea aplicable, procedimientos para la calificación de pilotos y despachantes de aeronaves en rutas y aeródromos.

5. Lista del equipo mínimo correspondiente a los tipos de aviones explotados y a las operaciones concretas y autorizadas. Instrucciones a los pasajeros antes del despegue, procedimientos durante el vuelo que comprenden los procedimientos ordinarios, los vuelos en condiciones meteorológicas adversas, la estela turbulenta, los procedimientos relativos a las cenizas volcánicas, a la navegación, a las emergencias, normas generales de vuelo, espejismos y notificación de efectos en la aeronave.

6. Procedimientos para familiarizar a los pasajeros en el uso de los equipos de emergencia durante el vuelo.

7. Equipamiento de emergencia y procedimientos.

8. Las condiciones en que deberá emplearse oxígeno y el volumen de oxígeno determinado.

9. Los procedimientos normales, anormales y de emergencia que haya de utilizar la tripulación de vuelo, las listas de verificación, las listas de verificación correspondientes y la información sobre sistemas de aeronaves.

10. Procedimientos normales de operación (SOP) para cada fase del vuelo.

11. Procedimientos de evacuación de emergencia.

12. Instrucciones sobre el conocimiento constante de la altitud y el uso de avisos de altitud automáticos u hechos por la tripulación.

13. Instrucciones del uso del piloto automático y de mando automático de gases en condiciones IMC.

14. Instrucciones sobre las autorizaciones de ATC, particularmente cuando implican franqueamiento del terreno u obstáculos.

15. Briefings de salida y aproximaciones.

16. Familiarización con la ruta y el destino.

17. Procedimiento de aproximación estabilizada.

18. Limitación de la velocidad de descenso al aproximarse al suelo.

19. Las condiciones requeridas para iniciar o continuar una aproximación por instrumentos.

20. Asignación de las responsabilidades a la tripulación de vuelo y procedimientos para manejar la carga de trabajo de la tripulación durante operaciones nocturnas o en IMC de aproximación y aterrizaje.

21. Las instrucciones y los requisitos de capacitación para evitar el impacto contra el terreno en vuelos bajo control y los criterios de utilización del sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS), así como expresas instrucciones con respecto a los casos de aviso de resolución del sistema anticolidión de a bordo.

22. Información e instrucciones sobre la interceptación de aeronaves civiles, incluyendo:

(a) Procedimientos, según establece el documento AIP, para comandantes de aeronaves interceptadas.

(b) Señales visuales para ser utilizadas por aeronaves interceptadas e interceptoras, tal como aparecen en el AIP-RAC.

23. Para los aviones que han de volar por encima de los 15000 metros (49000 pies) se establecerán los procedimientos por radiaciones de origen solar y galáctico.

24. Para los aviones que han de volar a más de 15000 metros (49000 pies):

(i) La necesidad de dar aviso previo a la dependencia ATS y de obtener una solicitud para ascender.

(ii) Las medidas que habrán de tomarse en caso de que la comunicación con el ATS no pueda establecerse o se interrumpa.

NOTA: El texto de orientación sobre la información que se ha de suministrar figura en la Circular OACI 126 – texto de orientación sobre las operaciones de los aviones SST.

25 Una lista del equipo de navegación que debe llevarse comprendiendo cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

26 Una lista del equipo de navegación que deberá llevarse comprendiendo cualquier requisito relativo a las operaciones en espacio aéreo RNP.

27 Cuando sean pertinentes a las operaciones, los procedimientos de navegación a larga distancia que hayan de utilizarse.

28 Procedimientos para la notificación de accidentes.

Capítulo 9. Preparación del vuelo

1. Instrucciones precisas para calcular la cantidad de combustible, de oxígeno y aceite que debe llevarse teniendo en cuenta todas las circunstancias de la operación (aeródromos de alternativa, condicio-

nes meteorológicas, etc.) incluso la posibilidad de que se detengan uno o más motores en la ruta. Asimismo, la presentación de datos y de toda documentación afín, conservación y economía de combustible.

2. Limitaciones de peso tanto para el despegue, en ruta y para el aterrizaje.

3. Métodos y procedimientos para mantener el peso del avión y el centro de gravedad dentro de los límites aprobados.

Capítulo 10. Performances del avión

1. Métodos para presentar los datos relativos a las performances, características de despegue, margen de franqueamiento de obstáculos en ruta, control en crucero, características de aterrizaje, espera y desviación.

2. Instrucciones para las operaciones e información acerca de la performance de ascenso con todos los motores funcionando y con un motor inoperativo.

Capítulo 11. Guías y cartas de ruta

1. Lo que contienen las guías y cartas aeronáuticas que han de llevarse.

2. Una guía de ruta para asegurar que la tripulación de vuelo tenga en cada vuelo información relativa a los servicios e instalaciones de comunicaciones, ayudas para la navegación, y aquella otra información que el Explotador considere necesaria para el desarrollo de las operaciones de vuelo con seguridad.

3. Información relacionada a cada aeródromo detallado en las especificaciones operativas, referida a los siguientes aspectos:

(a) Ubicación

(b) Designación (regular, provisorio, alternativa etc.)

(c) El tipo de avión autorizado a operar en el mismo.

(d) Procedimientos de aproximación por instrumentos.

(e) Mínimos para el aterrizaje y despegue de los aviones, y

(f) Cualquier otra operación que sea pertinente.

Capítulo 12. Altitudes mínimas de vuelo/mínimos de utilización de aeródromo

1. Altitudes mínimas de vuelo, mínimos de utilización de aeródromo, presentación de los datos pertinentes a dichos mínimos.

2. El método para determinar altitudes mínimas de vuelo.

3. Las altitudes mínimas de vuelo para cada ruta que vaya a volarse.

4. Mínimos de utilización de aeródromos.

5. Los métodos para determinar los mínimos de utilización de aeródromos.

6. Los mínimos de utilización de cada aeródromo que probablemente se utilice como aeródromo de aterrizaje previsto o como aeródromo de alternativa.

7. El aumento de los mínimos de utilización de aeródromo que se aplican en caso de deterioro de las instalaciones de aproximación o del aeródromo.

Capítulo 13. Prevención de accidentes y gestiones posteriores al accidente

1. Actividades para prevenir accidentes que abarquen establecer redes voluntarias y confidenciales de notificación, estar consciente de la seguridad, etc., gestión y procedimientos ulteriores a los accidentes.

2. Los detalles del programa de prevención de accidentes y de seguridad de vuelo prescritos, incluyendo un enunciado de la política de seguridad operacional y de la responsabilidad del personal.

3. El código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes y para los pilotos al mando que observen un accidente.

4. Toda otra información o instrucción relacionada con la seguridad.

Capítulo 14. Seguridad.

1. Programa de seguridad: según Anexo 1 Seguridad.

2. Instrucciones y orientación de seguridad.

3. Procedimientos según se prescriben en el documento AIP para los comandantes de aeronaves que observen un accidente.

4. El código de señales visuales de tierra a aire para uso de los supervivientes, tal como aparece en el documento AIP.