

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: 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 AÉREOS 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
- 121.139 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.

SUBPARTE H – REQUERIMIENTOS DEL AVIÓN

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 Prueba de demostración de aviones.

SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVIÓN. LIMITACIONES DE OPERACIÓN

Sección

- 121.171 Aplicación
- 121.173 Generalidades.
- 121.175 Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones de peso.
- 121.177 Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el despegue.
- 121.179 Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta. Todos los motores operativos.
- 121.181 Aviones propulsados por motores alternativos. 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 motores alternativos. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de destino.
- 121.187 Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de alternativa.
- 121.189 Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de despegue.
- 121.191 Aviones propulsados por motores de turbina. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.
- 121.193 Aviones propulsados por 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 potenciados a turbina. Limitaciones de aterrizaje: aeródromo de alternativa.
- 121.198 a 121.205 Reservado.
- 121.207 Aviones provisoriamente certificados. Limitaciones de operación.

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 procedimientos de evacuación de emergencia.

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 abordo.
- 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 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 TRIPULACIÓN Y PERSONAL AERONÁUTICO

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 INSTRUCCIÓN

- 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 – CALIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

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 – CALIFICACIÓN Y LIMITACIONES DEL TIEMPO MÁXIMO 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 LIBERACIÓN 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 DOCUMENTACIÓN

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 - CALIFICACIÓN DE TRIPULANTES: VUELOS

Sección

- 121.721 Aplicación.
- 121.723 Calificación.

SUBPARTE X – EQUIPO DE EMERGENCIA MÉDICA E INSTRUCCIÓN DE TRIPULACIONES

Sección

- 121.801 Aplicación
- 121.803 Equipamiento para emergencias sanitarias
- 121.805 Instrucción a los tripulantes sobre eventos médicos en vuelo.

APÉNDICES Y ANEXOS

APÉNDICE A - EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS

APÉNDICE B- ESPECIFICACIONES DE REGISTRO DE VUELO DE AVIONES

APÉNDICE C - RESERVADO

APÉNDICE D -CRITERIOS PARA LA DEMOSTRACIÓN DE LA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA DE ACUERDO CON 121.291

APÉNDICE E- EXIGENCIAS PARA INSTRUCCIÓN DE VUELO

APÉNDICE F – EXIGENCIAS PARA LA INSPECCIÓN – CONTROL DE EFICIENCIA

APÉNDICE G – RADAR – DOPPLER Y SISTEMA DE NAVEGACIÓN INERCIAL (INS)
REQUERIMIENTO PARA EVALUACIÓN; EQUIPO E INSTALACIÓN DEL EQUIPO;
PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO, PRECISIÓN Y CONFIABILIDAD DEL
EQUIPO; PROGRAMA DE EVALUACIÓN.

APÉNDICE H – SIMULACIÓN AVANZADA.

APÉNDICE I - RESERVADO

APÉNDICE J – RESERVADO

APÉNDICE L – RESERVADO

APÉNDICE M - RESERVADO

APÉNDICE N – OBJETIVOS DEL MDS

ANEXO 1: SEGURIDAD

ANEXO 2: GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL
EXPLOTADOR (MOE)

ANEXO 3: REQUISITOS PARA EL PERSONAL SIN LICENCIAS O CERTIFICADOS DE
COMPETENCIA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PRÓLOGO

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 APLICACIÓN

- (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 Órganos, 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 Órganos 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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: 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: 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.

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.

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.

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 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 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.

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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: 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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

**PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS**

SUBPARTE B – RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

**PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS**

SUBPARTE C – RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

**PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN:
OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES.
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS**

SUBPARTE D – RESERVADO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE E - APROBACIÓN 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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE F - APROBACIÓN DE ÁREAS 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 frustra-da.
- (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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: 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 – GUÍA PARA LA CONFECCIÓN 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 revisionadas; 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 Inter.-nacionales solamente)

(ii) Designación (regular, provisorio, alter-nativa)

(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.

(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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE H - REQUERIMIENTOS DEL AVIÓN

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 prescrito 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 Re-visión 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 ó 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 to-mar 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 AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVIÓN. LIMITACIONES DE OPERACIÓN

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 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 estas 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 opere un avión propulsado por turbohélice de tipo certificado después del 29 de Agosto de 1959, certificado anterior-mente 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 descripta 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 reúne 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 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 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 septiembre 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 pro-pulsado 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 descritas 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 turbohélice 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 aliqe 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 solo 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.