

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

ÌNDICE GENERAL

- REGISTRO DE ENMIENDAS

- LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÀGINAS

- ÌNDICE

- AUTORIDADES DE APLICACIÓN

- AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

- SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sec.	Título
135.1	Aplicación.
135.2	Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).
135.3	Reglas aplicables a operaciones sujetas a esta Parte.
135.12	Tripulantes previamente instruidos.
135.13	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
135.19	Operaciones en una emergencia
135.21	Requerimientos del Manual del Explotador
135.23	Contenido del Manual
135.25	Requerimientos de la aeronave
135.41	Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.

- SUBPARTE B – OPERACIONES DE VUELO

Sec.	Título
135.61	Aplicación.
135.63	Requerimientos para mantenimiento de registros.
135.65	Informes sobre irregularidades mecánicas.
135.67	Informes sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades en medios de comunicación o ayudas a la navegación.
135.69	Restricción o suspensión de operaciones: continuación del vuelo en una emergencia.
135.70	Simulación de emergencias durante el vuelo.
135.71	Preparación del vuelo.
135.72	Planeamiento operacional del vuelo
135.73	Inspecciones, pruebas y controles.
135.75	Credencial de inspectores: admisión a la cabina de mando.
135.77	Responsabilidad por el control de operacional.
135.81	Suministro al personal de la información operacional y de los cambios pertinentes.
135.83	Información operacional requerida.
135.85	Transporte de personas cumpliendo tareas especiales.
135.87	Transporte de carga, incluyendo equipaje de mano.
135.89	Requerimientos de pilotos: uso de oxígeno.
135.91	Oxígeno para uso medicinal de los pasajeros.
135.93	Piloto automático: altura mínima de utilización.
135.95	Personal de vuelo: limitaciones en el uso de servicios.
135.96	Equipo de la tripulación de vuelo.
135.97	Aeronaves y facilidades para experiencia reciente de vuelo.
135.98	Micrófonos.
135.99	Composición de la tripulación de vuelo.
135.100	Tareas de la tripulación de vuelo.

- 135.101 Segundo al mando requerido para operaciones IFR.
- 135.103 Reservado.
- 135.105 Reservado.
- 135.107 Requerimiento de tripulantes de cabina de pasajeros. Requerimientos de tripulantes a
- 135.109 Designación de tripulación.
- 135.111 Segundo al mando requerido para operaciones Categoría II / III.
- 135.113 Ocupación de un asiento de piloto por parte de un pasajero.
- 135.115 Manipulación de los controles de vuelo.
- 135.117 Información a los pasajeros antes del vuelo.
- 135.119 Prohibición de transportar armas.
- 135.120 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.
- 135.121 Bebidas alcohólicas
- 135.122 Estibaje de comidas, bebidas y equipamiento de atención a bordo de los pasajeros durante el movimiento de la aeronave en la superficie, el despegue o el aterrizaje.
- 135.123 Tareas en emergencias y en evacuación de emergencia.
- 135.125 Seguridad en los aviones.
- 135.127 Información a los pasajeros y prohibición de fumar.
- 135.128 Uso de cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.
- 135.129 Reservado.
- 135.131 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
- 135.133 Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha.
- 135.135 Ascenso o descenso de pasajeros con un motor en marcha.

- SUBPARTE C – AERONAVES Y EQUIPOS

- | Sec. | Título |
|---------|--|
| 135.141 | Aplicación. |
| 135.143 | Requisitos generales. |
| 135.144 | Dispositivos electrónicos portátiles. |
| 135.145 | Ensayos de Validación y de Demostración con la aeronave. |
| 135.147 | Requerimiento de comandos de vuelo duales |
| 135.149 | Requerimientos de equipamiento. Generalidades. |
| 135.150 | Sistemas de comunicación con el pasajero y de intercomunicación de la tripulación. |
| 135.151 | Grabadores de Voces de Cabina (CVR). |
| 135.152 | Grabador de Datos de Vuelo (FDR). |
| 135.153 | Reservado. |
| 135.154 | Sistema de Advertencia y Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS). |
| 135.155 | Extintores de fuego para aeronaves que transportan pasajeros. |
| 135.157 | Requerimientos de equipamiento de oxígeno. |
| 135.158 | Sistemas de indicación de calefacción del Tubo Pitot. |
| 135.159 | Requerimientos de equipamiento para aeronaves que transportan pasajeros bajo condiciones VFR nocturno. |
| 135.161 | Equipamiento de comunicaciones y navegación para operaciones de aeronaves bajo condiciones VFR nocturno. |
| 135.163 | Requerimientos de equipamiento para aeronaves que transportan pasajeros bajo condiciones IFR. |
| 135.165 | Equipamiento de comunicaciones y navegación para operaciones prolongadas sobre el agua o IFR. |
| 135.167 | Equipamiento de emergencia para todas las aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua. |
| 135.169 | Requerimientos adicionales de aeronavegabilidad. |
| 135.170 | Materiales para interiores de compartimientos. |
| 135.171 | Instalación de arneses de hombro en la ubicación de tripulantes de vuelo. |
| 135.173 | Requerimientos del equipo de detección de tormentas. |
| 135.175 | Requerimientos del equipo de radar meteorológico de a bordo. |
| 135.176 | Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de 49.000 pies. |
| 135.177 | Requerimientos del equipamiento de emergencia para aeronaves que tengan una configuración de más de diecinueve (19) asientos para pasajeros. |
| 135.178 | Equipo de emergencia adicional. |
| 135.179 | Instrumentos y equipos inoperativos. |
| 135.180 | Sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS / TCAS). |
| 135.181 | Performance requerida: aeronaves que operan bajo IFR. |

- 135.183 Performance requerida: aeronaves terrestres operadas sobre el agua
135.185 Peso vacío y centro de gravedad. Requerimientos de actualización

- SUBPARTE D - LIMITACIONES DE OPERACIÓN Y REQUERIMIENTOS METEOROLÓGICOS PARA IFR Y VFR

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 135.201 | Aplicación. |
| 135.203 | Altitudes mínimas para VFR. |
| 135.205 | VFR: requerimientos de visibilidad |
| 135.207 | VFR: requerimientos de referencias de superficie para helicópteros. |
| 135.209 | VFR: abastecimiento de combustible. |
| 135.213 | Reportes y pronósticos meteorológicos. |
| 135.215 | IFR: limitaciones de operación. |
| 135.217 | IFR: limitaciones para el despegue. |
| 135.219 | IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de destino. |
| 135.221 | IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de alternativa. |
| 135.223 | IFR: requerimientos para el aeródromo de alternativa. |
| 135.225 | IFR: mínimos para despegue, aproximación y aterrizaje. |
| 135.227 | Condiciones de formación de hielo. Limitaciones de operación. |
| 135.229 | Requerimiento de los aeródromos. |

- SUBPARTE E - TRIPULACIONES DE VUELO: REQUERIMIENTOS

- | Sec. | Título |
|---------|--|
| 135.241 | Aplicación. |
| 135.243 | Requisitos para desempeñarse como piloto al mando. |
| 135.245 | Requisitos de experiencia operativa (piloto al mando). |
| 135.247 | Requisitos para desempeñarse como copiloto. |
| 135.249 | Requisitos de experiencia reciente (piloto al mando). |
| 135.251 | Requisitos de experiencia reciente (copiloto) |

- SUBPARTE F - LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y SERVICIO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES

- | Sec. | Título |
|---------|--|
| 135.261 | Aplicación. |
| 135.263 | Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso. |

- SUBPARTE G - REQUERIMIENTOS Y CONTROLES A LA TRIPULACIÓN

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 135.291 | Aplicación. |
| 135.293 | Pilotos (Exigencias iniciales y periódicas). |
| 135.295 | Piloto al Mando (Exigencias de vuelo por instrumentos). |
| 135.297 | Tripulantes de cabina de pasajeros (Exigencias iniciales y periódicas). |
| 135.299 | Tripulaciones (Autorizaciones especiales). |
| 135.301 | Inspector Reconocido (Habilitación). |

- SUBPARTE H - INSTRUCCIÓN

- | Sec. | Título |
|---------|--|
| 135.319 | Aplicación. |
| 135.321 | Conceptos generales. |
| 135.323 | Aprobación inicial y final de los programas. |
| 135.325 | Contenido de los programas de instrucción. |
| 135.327 | Tripulantes (Requerimientos de instrucción). |
| 135.329 | Instrucción de tripulantes en procedimientos de emergencia. |
| 135.331 | Instrucción para el manejo y transporte de mercancías peligrosas. |
| 135.333 | Aprobación de simuladores de aeronaves y otras ayudas para la instrucción. |
| 135.337 | Inspector Reconocido: conceptos generales e instrucción. |
| 135.339 | Programa de instrucción para tripulantes. |
| 135.341 | Instrucción inicial y periódica para tripulantes. |

135.343	Pilotos: instrucción terrestre inicial, de transición y ascenso.
135.345	Pilotos (instrucción en vuelo).
135.347	Tripulantes de cabina de pasajeros.
135.349	Instrucción periódica para tripulantes.

- SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVIÓN; LIMITACIONES DE OPERACIÓN

Sec.	Título
135.361	Aplicación.
135.363	Generalidades.

- SUBPARTE J - MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

Sec.	Título
135.411	Aplicación
135.413	Responsabilidad por la aeronavegabilidad.
135.415	Informes de confiabilidad mecánica.
135.417	Informe resumido de interrupción mecánica.
135.419	Programa de Inspección Aprobado de Aeronaves.
135.421	Requisitos adicionales de mantenimiento.
135.423	Organización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones.
135.425	Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.427	Requisitos del manual.
135.429	Personal para inspecciones requeridas.
135.431	Análisis y Vigilancia continuos.
135.433	Programa de entrenamiento para personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
135.435	Requerimientos del certificado.
135.437	Autoridad para realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones.
135.439	Requisitos de los registros de mantenimiento.
135.441	Transferencia de los registros de mantenimiento.
135.443	Liberación de aeronavegabilidad o anotación en el historial de la aeronave.

- APÉNDICE A: ESTÁNDARES DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONALES PARA AERONAVES DE DIEZ(10) O MÁS PASAJEROS

- APÉNDICE B: ESPECIFICACIONES DEL GRABADOR DE DATOS DE VUELO DE AVIONES

- APÉNDICE C: MARCO DE TRABAJO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- APÉNDICE D: RESERVADO

- APÉNDICE E: RESERVADO

- APÉNDICE F: RESERVADO

- APÉNDICE G: RESERVADO

- APÉNDICE H: RESERVADO

- ANEXO 1: SEGURIDAD

- ANEXO 2: GUIA PARA LA CONFECCION DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE)

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

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE D – LIMITACIONES DE OPERACIÓN Y REQUERIMIENTOS METEOROLÓGICOS PARA IFR Y VFR.

Sec.	Título
135.201	Aplicación.
135.203	Altitudes mínimas para VFR.
135.205	VFR: requerimientos de visibilidad
135.207	VFR: requerimientos de referencias de superficie para helicópteros.
135.209	VFR: abastecimiento de combustible.
135.213	Reportes y pronósticos meteorológicos.
135.215	IFR: limitaciones de operación.
135.217	IFR: limitaciones para el despegue.
135.219	IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de destino.
135.221	IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de alternativa.
135.223	IFR: requerimientos para el aeródromo de alternativa.
135.225	IFR: mínimos para despegue, aproximación y aterrizaje.
135.227	Condiciones de formación de hielo. Limitaciones de operación.
135.229	Requerimiento de los aeródromos.

135.201 Aplicación

Esta Subparte prescribe las limitaciones para las operaciones de vuelo VFR e IFR y los requerimientos asociados de meteorología para operaciones bajo esta Parte.

135.203 Altitudes mínimas para VFR

Se aplicará lo estipulado en Parte 91.119

135.205 VFR: requerimientos de visibilidad

Se aplicará lo estipulado en Parte 91.155

135.207 VFR: requerimientos de referencias de superficie para helicópteros

Ninguna persona puede operar un helicóptero bajo VFR a menos que dicha persona tenga referencias visuales con la superficie o, de noche, referencias visuales con luces de superficie, suficientes para controlar con seguridad el helicóptero.

135.209 VFR: abastecimiento de combustible

Se aplicará lo estipulado en Parte 91.151 (a)(2) y (b).

135.213 Reportes y pronósticos meteorológicos

(a) Cuando un piloto operando una aeronave bajo esta Parte requiere utilizar informes o pronósticos meteorológicos, deberá utilizar los pronósticos elaborados por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), una fuente aprobada por el Servicio Meteorológico Nacional o una fuente aprobada por la Autoridad Aeronáutica del país en que se opere.

(b) Para el propósito del párrafo (a) de esta Sección, la observación meteorológica elaborada y distribuida a los pilotos para realizar operaciones bajo IFR en un aeródromo debe ser tomada en el aeródromo donde esa operación es iniciada, a menos que la Autoridad Aeronáutica emita una especificación de operación permitiendo el uso de la observación meteorológica en otro lugar y no en el aeródromo donde la operación

IFR es iniciada. La Autoridad Aeronáutica emitirá tales especificaciones de operación, después de que el SMN haya encontrado que los estándares de seguridad para esas operaciones podrían permitir las desviaciones de este párrafo para una operación particular que haya sido emitida para un explotador.

135.215 IFR: limitaciones de operación

(a) Excepto lo previsto en los párrafos (b), (c) y (d) de esta Sección, ningún piloto puede operar una aeronave bajo IFR fuera de un espacio aéreo controlado ni en ningún aeródromo que no tenga una aproximación por instrumentos estándar aprobada.

(b) La Autoridad Aeronáutica podrá emitir especificaciones de operación a un explotador para permitirle operar bajo IFR sobre rutas fuera de espacio aéreo controlado si:

(1) El explotador demuestra a la Autoridad Aeronáutica que la tripulación de vuelo está en capacidad de navegar sin referencias visuales con el terreno, sobre la derrota propuesta sin desviarse más de cinco (5) grados o cinco (5) MN, cualquiera sea menor, de la derrota, y

(2) La Autoridad Aeronáutica determina que la operación propuesta puede ser efectuada con seguridad.

(c) Un piloto puede operar una aeronave bajo IFR fuera de espacio aéreo controlado si el explotador ha sido aprobado para la operación y esa operación es necesaria para:

(1) Efectuar una aproximación por instrumentos a un aeródromo para el cual hay en uso un procedimiento de aproximación por instrumentos estándar actualizado o procedimiento de aproximación especial, o

(2) Ascender dentro del espacio aéreo controlado durante un procedimiento de aproximación frustrada aprobado, o

(3) Efectuar partida por instrumentos desde un aeródromo que posea un procedimiento de aproximación por instrumentos estándar aprobado.

(d) La Autoridad Aeronáutica podrá aprobar especificaciones de operación a un explotador, para permitirle partir desde un aeródromo que no posea procedimiento de aproximación por instrumentos aprobado, cuando la Autoridad Aeronáutica determine que es necesario efectuar una partida IFR desde ese aeropuerto y que la operación propuesta puede ser efectuada con seguridad. La aprobación para operar en ese aeródromo no incluye la aprobación para efectuar un procedimiento de aproximación IFR a ese aeródromo.

135.217 IFR: limitaciones para el despegue

Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR desde un aeródromo donde las condiciones meteorológicas están en o sobre los mínimos para el despegue pero están debajo de los mínimos IFR autorizados para aterrizaje, a menos que haya un aeródromo de alternativa dentro de una (1) hora de vuelo estimada (a velocidad normal de crucero en aire calmo) desde el aeródromo de partida.

135.219 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de destino

Ninguna persona puede despegar una aeronave bajo IFR o comenzar una operación IFR a menos que el último reporte o pronóstico meteorológico, o una combinación de ambos, indique que las condiciones meteorológicas a la hora estimada de arribo al aeródromo en que se intenta aterrizar serán iguales o superiores a los mínimos IFR para aterrizaje.

135.221 IFR: mínimos meteorológicos para el aeródromo de alternativa

Ninguna persona puede designar un aeródromo de alternativa a menos que los reportes o pronósticos meteorológicos o una combinación de ambos, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a los mínimos para ese aeródromo a la hora estimada de arribo.

135.223 IFR: requerimientos para el aeródromo de alternativa

(a) Ningún piloto puede operar una aeronave bajo IFR a menos que tenga suficiente combustible (considerando los reportes y pronósticos meteorológicos o una combinación entre ambos) para:

(1) Completar el vuelo hasta el primer aeródromo en que se intenta aterrizar.

(2) Volar desde allí hasta el aeródromo de alternativa, y

(3) Posteriormente volar cuarenta y cinco (45) minutos a velocidad normal de crucero o, para helicópteros, volar treinta (30) minutos a velocidad normal de crucero.

135.225 IFR: mínimos para despegue, aproximación y aterrizaje

- (a)** Ningún piloto puede comenzar una aproximación por instrumentos a un aeródromo a menos que:
- (1) Ese aeródromo tenga oficinas de informes meteorológicos operadas por el Servicio Meteorológico Nacional, una fuente aprobada por éste o una fuente aprobada por la Autoridad Aeronáutica, y
 - (2) El último informe meteorológico emitido por las facilidades mencionadas en el párrafo (a)(1), indique que las condiciones meteorológicas serán iguales o mayores que los mínimos meteorológicos IFR para ese aeródromo.
- (b)** Ningún piloto debe comenzar el segmento de aproximación final por instrumentos a un aeródromo, a menos que el último informe meteorológico emitido por las oficinas descritas en el párrafo (a)(1) de esta Sección indique que las condiciones meteorológicas serán iguales o mayores que las mínimas autorizadas para el aterrizaje IFR para ese procedimiento.
- (c)** Si un piloto ha comenzado el segmento de aproximación final de una aproximación por instrumentos a un aeródromo según el párrafo (b) de esta Sección y posteriormente recibe un informe meteorológico indicando que las condiciones están bajo los mínimos meteorológicos después que la aeronave está:
- (1) En una final de ILS y ha pasado el fijo de aproximación final, o,
 - (2) En una final de aproximación ASR (Airport Surveillance Radar) o PAR (Precision Approach Radar) y ha sido transferido al control de aproximación final o,
 - (3) En una aproximación final utilizando VOR, NDB o un procedimiento de aproximación comparable, y el avión:
 - (i) Ha pasado el fijo de aproximación final; o,
 - (ii) Cuando el fijo de aproximación final no existe, ha completado el procedimiento de viraje y está establecido hacia el aeródromo en curso de aproximación final dentro de la distancia prescrita en el procedimiento, la aproximación puede ser continuada y el aterrizaje efectuado si el piloto encuentra, alcanzando la MDA o DH, que las condiciones meteorológicas actuales son como mínimo iguales a los mínimos prescritos en el procedimiento.
- (d)** Para cada piloto al mando de un avión reactor que no posea al menos cien (100) horas como piloto al mando en ese tipo de avión, la MDA o DH y la visibilidad mínimas para aterrizaje, establecida en la documentación oficial o en las especificaciones de operación del explotador serán incrementados en cien (100) pies y en media (1/2) MN respectivamente, pero sin exceder el techo y la visibilidad de aquellos aeropuertos que son utilizados como aeropuertos de alternativa.
- (e)** Cada piloto efectuando un procedimiento de despegue IFR o aproximación y aterrizaje en un aeródromo militar o en el exterior, completará los procedimientos de aproximación por instrumentos y los mínimos meteorológicos establecidos por la autoridad que tenga jurisdicción en dicho aeródromo.
- (f)** Si los mínimos para despegue están especificados en estas Regulaciones para el aeródromo de despegue, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR cuando las condiciones informadas por los organismos mencionados en el párrafo (a)(1) de esta Sección son menores a los mínimos especificados para el aeródromo de despegue en estas RAAC o en las especificaciones de operación del explotador.
- (g)** Excepto lo previsto en el párrafo (h) de esta Sección, si los mínimos para despegue no están prescritos en estas Regulaciones, ningún piloto puede despegar una aeronave bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas informadas por los organismos mencionados en párrafo (a) (1) de esta Sección sean inferiores a las establecidas en la Parte 91 de estas RAAC o en las especificaciones de operación del explotador.
- (h)** En los aeródromos en los cuales las aproximaciones por instrumentos están autorizadas, un piloto puede despegar una aeronave bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas informadas por las oficinas descritas en párrafo (a) (1) de esta Sección son iguales o mejores que los mínimos para aterrizajes u otra restricción sí:
- (1) La dirección y la velocidad del viento a la hora del despegue son tales que una aproximación por instrumentos pueda ser efectuada en la pista servida por la aproximación por instrumentos;
 - (2) Las ayudas terrestres asociadas a los mínimos de aterrizajes previstos y el equipamiento correspondiente a bordo se encuentran operando normalmente; y
 - (3) El explotador ha sido autorizado para tales operaciones.

135.227 Condiciones de formación de hielo. Limitaciones de operación

(a) Ningún piloto puede despegar una aeronave que tenga escarcha, hielo o nieve adherida a las palas del rotor, hélices, parabrisas, alas, estabilizadores o superficies de control, instalación de motores o de indicadores de velocidad, altímetros, variómetros o indicadores de actitud, excepto bajo las siguientes condiciones:

- (1) Los despegues pueden ser efectuados con escarcha adherida a las alas, estabilizadores o superficies de control, si la escarcha ha sido pulida para hacerla más suave; y
- (2) Los despegues pueden ser efectuados con escarcha bajo las alas o en el área de los tanques de combustible si es autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Ningún explotador puede autorizar a un avión a despegar y ningún piloto puede despegar un avión cuando las condiciones son tales que la adherencia al avión de escarcha, nieve o hielo sea razonablemente esperada, a menos que el piloto haya completado toda la instrucción requerida y a menos que se cumplan los siguientes requerimientos:

- (1) Un control de contaminación antes del despegue, que haya sido establecido por el explotador y aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el específico tipo de avión, haya sido completado dentro de los 5 minutos antes de comenzar el despegue. Un control de contaminación previo al despegue es un control para asegurarse que las alas y las superficies de control están libres de escarcha, hielo o nieve;
- (2) El explotador tiene un procedimiento alternativo aprobado y bajo ese procedimiento se determina que el avión está libre de escarcha, hielo o nieve; y
- (3) El explotador tiene un programa deshielo / antihielo aprobado.

(c) Excepto para un avión que tiene sistemas de protección que cumplen con la Sección 34 del Apéndice A, o aquellos aviones con Certificado Tipo en categoría transporte, ningún piloto puede volar:

- (1) Bajo IFR en conocimiento de pronóstico de formación de hielo ligera o moderada; o,
- (2) Bajo VFR en conocimiento de condiciones ligeras o moderadas de formación de hielo, a menos que la aeronave tenga en servicio equipos de antihielo o deshielo que protejan cada pala del rotor, hélices, parabrisas, alas, estabilizador o superficies de control, y cada instrumento de velocidad, altímetros, variómetros o sistemas de instrumentos indicadores de actitud.

(d) Ningún piloto puede operar un helicóptero bajo IFR en conocimiento de pronósticos de condiciones de formación de hielo o bajo VFR en conocimiento de condiciones de formación de hielo a menos que esté certificado y apropiadamente equipado para operar en condiciones de formación de hielo.

(e) Excepto para aviones que tienen equipos de protección de formación de hielo que cumplen con lo establecido en la Sección 34 del Apéndice A, o aquellos con Certificado de Tipo Categoría de Transporte, ningún piloto puede volar una aeronave en conocimiento de pronóstico de formación severa de hielo.

(f) Si el informe actualizado y la información transmitida al piloto al mando indican que las condiciones pronosticadas de formación de hielo que de otra manera prohibirían el vuelo no serán encontradas durante el vuelo a causa del cambio de condiciones desde el momento del pronóstico, las restricciones de los párrafos (c), (d) y (e) de esta Sección basadas en las condiciones pronosticadas, no son aplicables.

135.229 Requerimiento de los aeródromos

(a) Ningún explotador puede usar un aeródromo a menos que este sea adecuado para la operación propuesta, considerando ítems tales como tamaño, superficie, obstrucciones e iluminación.

(b) Ningún piloto en una aeronave que traslade pasajeros de noche puede despegar desde, o aterrizar en, un aeródromo a menos que:

- (1) El piloto haya determinado la dirección del viento por medio del indicador luminoso de viento, las comunicaciones terrestres locales o, en caso de despegue, observación personal del piloto; y,
- (2) Los límites del área a ser usada para despegue o aterrizaje son claramente demarcadas;
 - (i) Para aviones, por luces marcadoras de los límites o luces de pista.
 - (ii) Para helicópteros, por luces marcadoras de los límites o luces de pista o material reflectivo.

(c) Para el propósito del párrafo (b) de esta Sección, si el área a ser usada para el despegue o aterrizaje es marcada con balizas o linternas, su utilización debe ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE E – TRIPULACIONES DE VUELO: REQUERIMIENTOS.

Sec.	Titulo
135.241	Aplicación.
135.243	Requisitos para desempeñarse como Piloto al Mando.
135.245	Requisitos de experiencia operativa (Piloto al Mando).
135.247	Requisitos para desempeñarse como copiloto.
135.249	Requisitos de experiencia reciente (Piloto al Mando).
135.251	Requisitos de experiencia reciente (Copiloto).

135.241 Aplicación

Esta Subparte tiene como propósito establecer las exigencias, en cuanto a licencias y, experiencia operativa que deben satisfacer los pilotos para operar de acuerdo con los requisitos establecidos por estas RAAC.

135.243 Requisitos para desempeñarse como Piloto al Mando

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando, en una operación de transporte de pasajeros a menos que:

- (1) Para aeronaves de hasta 5.700 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto Comercial.
- (2) Para aeronaves de hasta 20.000 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase.
- (3) Para aeronaves de más de 20.000 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

(b) En todos los casos citados en el párrafo (a) de esta Sección, las licencias deberán tener las correspondientes habilitaciones por categoría, clase y tipo de aeronaves, más las habilitaciones para operaciones determinadas en las RAAC.

(c) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna desempeñarse como Piloto al Mando de una aeronave que opera según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), a menos que dicha persona sea titular como mínimo de una licencia de Piloto Comercial con la habilitación para el tipo de aeronave y la habilitación de vuelo por instrumentos.

135.245 Requisitos de experiencia operativa (Piloto al Mando)

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando de una aeronave operada según estas normas, en operaciones de transporte de pasajeros, a menos que dicha persona haya completado, antes de su designación como Piloto al Mando, en esa aeronave y en la misma posición de tripulante, la siguiente experiencia:

- | | |
|--|-------------|
| (1) Aeronave monomotor: | 10:00 horas |
| (2) Aeronave multimotor (motor alternativo): | 15:00 horas |
| (3) Aeronave multimotor (Turbohélice): | 20:00 horas |
| (4) Avión Reactor: | 25:00 horas |

(b) Para adquirir la experiencia operativa requerida en el párrafo (a) de esta Sección, cada persona debe cumplir con lo siguiente:

(1) La experiencia operativa deberá ser adquirida después de haber completado satisfactoriamente la correspondiente instrucción en tierra y en vuelo para la aeronave y posición de tripulante que le corresponde. Las exigencias de entrenamiento aprobadas para adquirir la experiencia operativa, deberán ser incluidas en el programa de instrucción aprobado para el explotador.

(2) La experiencia deberá ser adquirida en vuelo, durante operaciones normales de traslado de pasajeros o carga. En el caso de una aeronave que no ha sido utilizada con anterioridad por el explotador para realizar

operaciones bajo los requisitos de estas normas, la experiencia adquirida durante los vuelos de recepción de la aeronave o durante su traslado en ferry, pueden ser acreditados para alcanzar las exigencias establecidas en el párrafo (a) de esta Sección.

(3) Cada persona deberá adquirir la experiencia operativa requerida en el párrafo (a) de esta Sección ejecutando las tareas y funciones de un Piloto al Mando, bajo la supervisión de un instructor o Inspector Reconocido.

(4) Las horas de experiencia operativa pueden ser reducidas, hasta el cincuenta (50) por ciento de las horas requeridas, mediante el agregado de un (1) despegue y un (1) aterrizaje por cada hora de vuelo.

135.247 Requisitos para desempeñarse como copiloto

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como copiloto de una aeronave a menos que dicha persona sea titular de la Licencia de Piloto Comercial con habilitación de vuelo por instrumentos o Comercial de Primera Clase-Avión de acuerdo con las habilitaciones que correspondan para ese tipo de aeronave.

(b) Un copiloto de helicóptero que opera según las reglas de vuelo por referencias visuales (VFR), deberá ser titular como mínimo de la licencia de Piloto Comercial o como lo determine las RAAC para ese helicóptero, con las habilitaciones correspondientes.

135.249 Requisitos de experiencia reciente (Piloto al Mando)

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando de una aeronave transportando pasajeros o carga, a menos que en los noventa (90) días precedentes, dicha persona haya:

(1) Realizado tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes como operador de los controles de vuelo en una aeronave del mismo tipo y clase que la aeronave en que dicha persona deberá prestar servicios; o

(2) Para las operaciones que se realizan durante el periodo que comienza una (1) hora después de la puesta de sol y termina una (1) hora antes que el sol salga (de acuerdo con lo determinado en el almanaque aeronáutico), hacer tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes durante tal periodo como operador de los controles de vuelo en una aeronave del mismo tipo y clase que la aeronave en que dicha persona deberá prestar servicios.

(b) Si la aeronave posee tren de aterrizaje convencional (rueda de cola), cada aterrizaje deberá completarse hasta la detención total de la misma.

135.251 Requisito de experiencia reciente (Copiloto).

El explotador no designará a un tripulante de vuelo en la función de copiloto para que se haga cargo de los mandos de vuelo durante el despegue y el aterrizaje, a menos que, en los noventa (90) días precedentes y en el mismo tipo de avión, dicho tripulante haya estado a cargo, como copiloto o como Piloto al Mando, de los mandos de vuelo en tres (3) despegues y (3) aterrizajes; o haya demostrado competencia para actuar como copiloto en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE F – LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y SERVICIO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES.

Sec.	Título
135.261	Aplicación.
135.263	Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso.

135.261 Aplicación

Esta Subparte establece limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso para tripulaciones operando según estas Regulaciones.

135.263 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso

- (a)** Las Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso para las tripulaciones de vuelo se rigen de acuerdo con lo establecido en el Decreto N° 671/94 (Disposición N° 26/2000).
- (b)** El explotador debe planificar la actividad de sus tripulaciones respetando en todo momento lo establecido en el párrafo (a) de esta sección.
- (c)** El explotador mantendrá al día registros del tiempo de vuelo, los tiempos de servicio de vuelo y los períodos de descanso y vacaciones de todos los miembros de sus tripulaciones. Debiendo dejar copia de los registros en el legajo personal de los causantes.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE G – REQUERIMIENTOS Y CONTROLES A LA TRIPULACIÓN

Sec.	Título
135.291	Aplicación.
135.293	Pilotos (Exigencias iniciales y periódicas).
135.295	Piloto al mando (Exigencias de vuelo por instrumentos).
135.297	Tripulantes de cabina de pasajeros (Exigencias iniciales y periódicas).
135.299	Tripulaciones (Autorizaciones especiales).
135.301	Inspector Reconocido (Habilitación).

135.291 Aplicación

Esta Subparte prescribe los exámenes y controles que deberán satisfacer los tripulantes e inspectores reconocidos de los explotadores que operan bajo las presentes regulaciones.

135.293 Pilotos (Exigencias iniciales y periódicas)

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio tal piloto haya aprobado un examen oral o escrito tomado por la Autoridad Aeronáutica o persona autorizada por ésta, sobre los conocimientos de dicho piloto respecto de las siguientes áreas:

- (1) Aspectos relacionados con estas normas:
 - (i) Licencias y habilitaciones para pilotos e instructores.
 - (ii) Operación general y reglas de vuelo.
- (2) Manual de Operaciones del Explotador (MOE).
- (3) Por cada tipo de aeronave que volará el piloto, conocimientos adecuados sobre:
 - (i) Motor.
 - (ii) Componentes mayores y sistemas.
 - (iii) Performances y limitaciones operativas.
 - (iv) Operaciones normales, anormales y de emergencia.
 - (v) El Manual de Vuelo o equivalente como sea aplicable.
- (4) Por cada tipo de aeronave que volará el piloto el método establecido para determinar las limitaciones del peso y balanceo para despegue, aterrizaje y ruta.
- (5) Navegación y uso de las ayudas para la navegación de acuerdo con las operaciones aprobadas, incluyendo cuando sean aplicable los procedimientos para la aproximación por instrumentos.
- (6) Procedimientos de control de tránsito aéreo, incluyendo los IFR cuando sean aplicables.
- (7) Meteorología general, incluyendo sistemas frontales, hielo, niebla, tormentas, cortantes de viento y si corresponde meteorología a gran altura.
- (8) Procedimientos para evitar la operación dentro de tormentas eléctricas, aire turbulento y condiciones de formación de hielo.
- (9) Equipos nuevos, procedimientos y técnicas.

(b) Ningún explotador puede utilizar un piloto, ni persona alguna puede servir como piloto, en ningún tipo de aeronave, a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio, el piloto haya aprobado un control de idoneidad efectuado por la Autoridad Aeronáutica o persona autorizada por ésta, en una aeronave en que prestará servicios, para determinar su competencia como piloto. El control (inspección) puede incluir cualquiera de las maniobras y procedimientos corrientes exigidos para otorgar la licencia requerida para realizar la operación autorizada y adecuada a la categoría, clase y tipo de aeronave empleada.

(c) El control de vuelo por instrumentos exigido en el párrafo 135.295(a) puede ser sustituido por el control de idoneidad establecido en el párrafo (b) de esta Sección, para el tipo de aeronave utilizada en dicho control.

(d) La Autoridad Aeronáutica o el Inspector Reconocido, cuando actúe en nombre de ésta, certificará la competencia de cada piloto que pase el control teórico y práctico en vuelo, dejando constancia en el Legajo del mismo. El Inspector Reconocido cuando actúe en nombre de la Autoridad Aeronáutica, no podrá realizar dicha certificación si éste ha sido el instructor de vuelo del piloto a certificar.

(e) Una parte del control exigido en el párrafo (b) de esta Sección puede ser realizado en un simulador de aeronave u otro entrenador adecuado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

135.295 Piloto al Mando (Exigencias de vuelo por instrumentos)

(a) Ningún explotador puede utilizar un piloto, ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando de una aeronave en vuelo IFR a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio, el piloto haya pasado un control de idoneidad en vuelo por instrumentos realizado por la Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido.

(b) Ningún piloto puede realizar ningún tipo de aproximación por instrumentos de precisión bajo condiciones IFR a menos que, desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho uso, el piloto haya demostrado satisfactoriamente, ante Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido, su idoneidad para ese tipo de operación.

(c) Ningún piloto puede realizar ningún tipo de aproximación por instrumentos de no-precisión bajo condiciones IFR a menos que, desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho uso, el piloto haya demostrado satisfactoriamente, ante Autoridad Aeronáutica o Inspector Reconocido, su idoneidad para ese tipo de aproximación o en el uso de otros sistemas de aproximación de no-precisión.

NOTA: Las aproximaciones por instrumentos deberán incluir como mínimo una aproximación directa, una circulación y un escape. Cada tipo de aproximación deberá ser demostrado hasta los mínimos publicados para dichos procedimientos.

(d) El control de idoneidad requerido en el párrafo (a) de esta Sección deberá consistir en un control en vuelo bajo condiciones IFR reales o simuladas.

(e) El inspector a cargo asentará el control realizado en el libro de vuelo del causante y dejará constancia para incorporar en su legajo de tripulante.

(f) El control en vuelo deberá incluir navegación por instrumentos y aproximaciones por instrumentos.

NOTA: Cada piloto que es controlado en vuelo por instrumentos deberá demostrar, además, que es competente de acuerdo con lo requerido en la sección 135.293.

(g) El control de idoneidad en vuelo por instrumentos deberá incluir, para un Piloto al Mando de una aeronave definida según lo establecido en el párrafo 135.293(a), como mínimo los procedimientos y maniobras exigidas para un piloto titular de la licencia correspondiente y de acuerdo con lo siguiente:

(1) Si el Piloto al Mando es asignado como piloto en un solo tipo de aeronave, la inspección deberá ser realizada en dicha aeronave.

(2) Si el Piloto al Mando es asignado como piloto en más de un tipo de aeronave, la inspección de idoneidad deberá ser realizada en cada una de las aeronaves en que es asignado, en forma rotativa, pero no más de un control por cada período, de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección.

(h) El control de idoneidad en vuelo por instrumentos deberá ser efectuado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o un Inspector Reconocido.

(i) Si un Piloto al Mando es designado para cubrir funciones en aeronaves monomotores y multimotores, dicho piloto deberá inicialmente pasar una inspección de idoneidad en una aeronave multimotor y luego alternativamente en monomotor y multimotor, pero no más de un control por período. Parte de la inspección puede ser tomada en un simulador aprobado y autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

135.297 Tripulantes de cabina de pasajeros (Exigencias iniciales y periódicas)

Ningún explotador puede utilizar un TCP, ni persona alguna puede servir como TCP a menos que desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio el explotador haya determinado mediante un adecuado control que dicha persona posee los conocimientos y es, además, competente en las siguientes áreas, de acuerdo con sus tareas y responsabilidades:

- (a) Autoridad del Comandante
- (b) Manejo de los pasajeros, incluyendo los procedimientos que deberán seguirse para el manejo de personas peligrosas u otras cuya conducta puede poner en peligro la seguridad del vuelo.
- (c) Rol que le corresponde como tripulante, funciones y responsabilidades durante un amaraje de emergencia y evacuación de personas que pueden necesitar asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia las salidas de emergencia.
- (d) Instrucciones a los pasajeros.
- (e) Localización y operación de los extintores de incendio portátiles y otros sistemas.
- (f) Adecuado uso de los controles y equipos de cabina.
- (g) Localización y operación de todas las salidas normales y de emergencia, incluyendo los toboganes y cuerdas de escape.
- (h) Localización y operación del sistema de oxígeno para los pasajeros.
- (i) Ubicación de las personas que pueden necesitar asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida en una emergencia de acuerdo con lo determinado en el MOE.

135.299 Tripulaciones (Autorizaciones especiales)

- (a) Si un tripulante que debe cumplimentar un examen o control en vuelo de acuerdo con lo determinado para cada caso por la presente Parte, siendo autorizado por la Autoridad Aeronáutica lo realiza y aprueba en el mes calendario anterior o posterior al mes calendario exigido, se considerará que dicho tripulante ha cumplido con la exigencia en término.
- (b) Si un piloto que es controlado bajo las exigencias de esta Parte, falla en la ejecución de alguna de las maniobras, el inspector puede autorizar se dé entrenamiento adicional durante el curso de la inspección. Además de repetir la maniobra mal ejecutada, el inspector puede requerir la ejecución de cualquier otra maniobra que considere necesaria para determinar la idoneidad del piloto. Si éste es incapaz de demostrar satisfactoriamente el nivel requerido por la Autoridad Aeronáutica dicho piloto no podrá ser utilizado por el explotador, ni el piloto prestar servicios como tripulante bajo las prescripciones de esta Parte, hasta cumplimentar satisfactoriamente las exigencias de la inspección requerida.

135.301 Inspector Reconocido (Habilitación)

- (a) Todo explotador que desee la habilitación de un piloto como Inspector Reconocido deberá elevar una solicitud por escrito a la Autoridad Aeronáutica adjuntando todos los antecedentes del piloto propuesto. Debiendo éste satisfacer las exigencias establecidas por la Autoridad Aeronáutica, en cuanto a experiencia de vuelo y aprobar los exámenes escritos y la evaluación en vuelo correspondientes requeridos por ésta
- (b) La Autoridad Aeronáutica, detallará los exámenes e inspecciones que el Inspector Reconocido podrá realizar y el tipo y clase de aeronave en la cual está autorizado para actuar en nombre de esta.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE H – INSTRUCCIÓN

Sec.	Título
135.319	Aplicación.
135.321	Conceptos generales.
135.323	Aprobación inicial y final de los programas.
135.325	Contenido de los programas de instrucción.
135.327	Tripulantes (Requerimientos de instrucción).
135.329	Instrucción de tripulantes en procedimientos de emergencia.
135.331	Instrucción para el manejo y transporte de mercancías peligrosas.
135.333	Aprobación de simuladores de aeronaves y otras ayudas para la instrucción.
135.337	Inspector Reconocido: conceptos generales e instrucción.
135.339	Programa de instrucción para tripulantes.
135.341	Instrucción inicial y periódica para tripulantes.
135.343	Pilotos: instrucción terrestre inicial, de transición y ascenso.
135.345	Pilotos (instrucción en vuelo).
135.347	Tripulantes de cabina de pasajeros.
135.349	Instrucción periódica para tripulantes.

135.319 Aplicación

Esta Subparte prescribe las exigencias para establecer y mantener un programa de instrucción aprobado para tripulantes, instructores, Inspectores Reconocidos y personal de operaciones; y para la aprobación y uso de simuladores de aeronaves y otros entrenadores para el desarrollo de dichos programas.

135.321 Conceptos generales

(a) Todo explotador al que, de acuerdo con lo establecido en la Sección 135.339, se le exija la presentación de un programa de instrucción, deberá:

- (1) Establecer, gestionar, obtener la aprobación (inicial y final) y prever el desarrollo de un programa de instrucción en tierra y vuelo para cada tipo de aeronave que opere de acuerdo con los requisitos y exigencias de estas normas, que asegure que cada tripulante, instructor de vuelo, inspector reconocido y cada persona designada para el transporte y manejo de material peligroso, sea adecuadamente instruido para realizar sus tareas.
- (2) Proveer facilidades adecuadas para la instrucción en tierra y vuelo a instructores calificados para la instrucción requerida por esta Parte;
- (3) Mantener actualizado todo lo relacionado con cada tipo de aeronave que opera y, si es aplicable, las variaciones particulares para esa aeronave en cuanto a material de instrucción y procedimientos para el uso y conducción de la instrucción y los controles requeridos por estas regulaciones; y
- (4) Proveer suficientes instructores de vuelo de simuladores de aeronaves e Inspectores Reconocidos para conducir la instrucción, el control en vuelo y los cursos de entrenamiento en simuladores.

(b) Cada instructor o Inspector Reconocido responsable de la impartición de una asignatura particular de la instrucción terrestre, de vuelo o de inspección, deberá certificar por escrito la idoneidad y los conocimientos del tripulante, al completarse la instrucción o control que corresponda dejando constancia en el legajo del causante.

(c) Las asignaturas que son de aplicación a más de una aeronave o función del tripulante y que han sido cursadas satisfactoriamente en programas de instrucción anteriores, no necesitan ser repetidas, excepto en los cursos de actualización periódica.

(d) Simuladores de aeronaves y entrenadores de otros tipos pueden ser utilizados para desarrollar el programa de instrucción del explotador. La Autoridad Aeronáutica, cuando lo considere necesario, podrá

hacer una excepción a lo requerido en este párrafo.

135.323 Aprobación inicial y final de los programas

(a) Para obtener la aprobación inicial y final de un programa de instrucción o una revisión al mismo, cada explotador deberá someter a consideración de la Autoridad Aeronáutica lo siguiente:

- (1) Un proyecto del programa propuesto o de la revisión solicitada, el que deberá incluir un detalle completo de su contenido y suficiente información para posibilitar la evaluación del mismo.
- (2) Información adicional que puede ser requerida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Si el programa de instrucción propuesto o la revisión, cumplen con las exigencias vigentes, la Autoridad Aeronáutica concederá la aprobación inicial por escrito y el explotador podrá comenzar la instrucción de acuerdo con lo establecido en dicho programa. La Autoridad Aeronáutica evaluará luego la efectividad de la instrucción y de ser necesario comunicará al explotador las deficiencias, para que estas sean corregidas.

(c) La Autoridad Aeronáutica otorgará la aprobación final del programa o de la revisión si el explotador demuestra que la instrucción iniciada con la aprobación inicial, asegura que cada persona que completa satisfactoriamente el mismo está adecuadamente instruida para cumplir con su tarea.

(d) Toda vez que la Autoridad Aeronáutica encuentre que son necesarias modificaciones al programa de instrucción que ha recibido aprobación final, la comunicará al explotador quien deberá producir los cambios señalados dentro de los treinta (30) días de recibida la notificación. El explotador podrá solicitar una revisión de la decisión tomada y en tal caso, la modificación quedará pendiente hasta la toma de una resolución final. No obstante lo expresado, si la Autoridad Aeronáutica considera que existe una situación de emergencia que requiere acción inmediata en interés de la seguridad ella puede, luego de exponer razones fundadas, requerir el cambio efectivo sin más demora.

135.325 Contenido de los programas de instrucción

(a) Cada explotador deberá preparar y mantener a disposición de la Autoridad Aeronáutica el contenido de los programas de instrucción para cada tipo de aeronave que opere y por cada tripulante que es requerido para esas aeronaves. El contenido de los mismos deberá incluir tanto la instrucción en tierra como en vuelo que es exigido por estas regulaciones.

(b) El contenido de cada programa de instrucción debe abarcar, como mínimo, los siguientes aspectos:

- (1) El listado de las asignaturas, incluidas las que correspondan a los procedimientos normales, anormales y de emergencia, con detalle de las horas académicas que corresponden para cada caso.
- (2) Listado de las ayudas que el explotador utilizará para impartir cada curso (entrenadores de vuelo, terrestres, mockups, etc.).
- (3) Descripción detallada de las maniobras normales, anormales y de emergencia con gráficos y perfiles de las mismas. Procedimientos y funciones que deberán ser ejecutadas durante cada vuelo de instrucción o inspección incluyendo las maniobras previstas para cada caso.

135.327 Tripulantes (Requerimientos de instrucción)

(a) Cada explotador deberá incluir en sus programas de instrucción que se imparten en tierra, tanto inicial como para la transición de sus tripulantes, el desarrollo de los siguientes aspectos:

- (1) Instrucción básica para el personal recién incorporado por el explotador que incluya como mínimo los siguientes aspectos:
 - (i) Tareas y responsabilidades de los tripulantes;
 - (ii) Conocimientos adecuados sobre el Código Aeronáutico, su Reglamentación y las exigencias de estas regulaciones;
 - (iii) Contenido de las certificaciones otorgadas al explotador; y
 - (iv) Contenido del Manual de Operaciones del explotador (MOE), en los aspectos de su competencia.
- (2) La instrucción en tierra inicial y de transición de acuerdo con lo determinado en las Secciones 135.343 y 135.347 según corresponda.
- (3) La instrucción en procedimientos de emergencia determinado en 135.329.

(b) Cada programa de instrucción deberá prever la instrucción en vuelo inicial y de transición que determina la Sección 135.347.

(c) Cada programa de instrucción deberá prever, además, la instrucción periódica en tierra y en vuelo determinado en la sección 135.349.

(d) La instrucción para el ascenso, prevista en las Secciones 135.343 y 135.347, para un determinado tipo de aeronave puede ser incluido en el programa de instrucción para tripulantes que se han calificado y prestado servicios como copilotos en dicha aeronave.

(e) En adición a los programas de instrucción inicial, transición, ascenso y periódico, cada programa de instrucción deberá prever, además, instrucción en tierra y vuelo y la práctica necesaria que asegure que cada tripulante:

(1) Permanezca adecuadamente instruido y corrientemente habilitado para cada aeronave, posición de tripulante y tipo de operación en la que el tripulante deberá prestar servicios.

(2) Sea calificado en el uso de nuevos equipos, medios, procedimientos y técnicas, incluyendo modificaciones de las aeronaves.

135.329 Instrucción de tripulantes en procedimientos de emergencia

(a) Cada programa deberá desarrollar como mínimo la instrucción y el entrenamiento en las emergencias detalladas en estas normas, con respecto a cada tipo de aeronave, modelo y configuración de tripulantes requeridos y para cada operación realizada, en la medida que se adecue a cada posición de tripulante y requerimientos operativos del explotador.

(b) El entrenamiento de emergencias deberá contemplar como mínimo los siguientes conceptos:

(1) Responsabilidades y procedimientos que caben a cada tripulante, incluyendo la coordinación entre ellos.

(2) Instrucción individual para la localización, función y operación del equipamiento de emergencia, incluyendo:

(i) Equipamiento utilizado para la evacuación de la aeronave;

(ii) Equipo de primeros auxilios y su uso adecuado;

(iii) Extintores de incendio portátiles, enfatizando sobre el tipo de extintor que debe ser utilizado para cada clase de fuego; y

(iv) Salidas de emergencia y equipos auxiliares haciendo hincapié y reforzando la instrucción en condiciones adversas.

(3) Instrucciones para el control de situaciones de emergencia que incluyan:

(i) Descompresión rápida.

(ii) Fuego en vuelo o en superficie y procedimientos para el control de humo, haciendo énfasis en el equipamiento eléctrico, paneles de corto circuito que se encuentran en la cabina, galleys, zona de servicios, lavatorios y sistemas de proyección de películas.

(iii) Evacuación de la aeronave incluyendo la de personas que requieran ayuda para poder salir rápidamente a través de una salida de emergencia.

(iv) Enfermedades, disturbios y otras funciones anormales que involucren a pasajeros o tripulantes que, además, incluya la familiarización con el uso del botiquín de emergencia, y

(v) Secuestro y otras situaciones inusuales.

(4) Revisión y discusión de accidentes de aviación e incidentes relacionados con las situaciones de emergencia tratadas.

(c) Cada tripulante deberá cumplimentar la instrucción de emergencias siguientes durante los períodos que corresponda, utilizando los ítems de los equipos de emergencia instalados en cada tipo de aeronave que presta servicios:

(1) Durante la instrucción inicial deberá ejecutarse como mínimo una vez, las tareas y funciones que corresponden a cada tripulante (rol de emergencia) debiendo:

(i) Participar activamente en la extinción de fuego en vuelo (según procedimientos aprobados), utilizando como mínimo un tipo de extintor portátil, adecuado al tipo de fuego que debe ser extinguido y utilizando la máscara de protección que equipa a dicha aeronave.

(ii) Cumplir el rol que le cabe en una evacuación de emergencia en la cual cada persona deberá salir de la aeronave, o entrenador aprobado, utilizando como mínimo un tipo de los toboganes o deslizadores de emergencia instalados. Asimismo los tripulantes deberán observar la apertura de todas las salidas de emergencia y de los sistemas de deslizamiento asociados, los que deberán ser desplegados e inflados cumplimentando todos los procedimientos que correspondan para cada caso.

(2) Los roles de emergencia que deben ser cumplidos durante la instrucción inicial deben ser repetidos

como mínimo una vez al año durante el curso que corresponde a la instrucción periódica. Alternadamente, durante la instrucción periódica, podrá cumplimentarse en forma periódica, mediante ayudas visuales, modelos y demostración. En el curso siguiente se deberá, además, ejecutar los roles y operar los equipos que se mencionan a continuación:

- (i) Cada una de las salidas de emergencia en los modos normal y de alternativa, incluyendo las acciones y fuerzas necesarias para posicionar los toboganes de evacuación.
- (ii) Cada uno de los extintores de incendio portátiles instalados.
- (iii) Cada uno de los sistemas de oxígeno, incluyendo los equipos para respiración artificial.
- (iv) Colocación, uso e inflado de los medios de flotación individuales.
- (v) Amaraaje, si es aplicable, incluyendo pero no limitándose a los siguientes aspectos:
 - (A) Preparación de la cabina de vuelo.
 - (B) Coordinación de la tripulación.
 - (C) Instrucciones a los pasajeros y preparación de la cabina.
 - (D) Colocación e inflado de salvavidas.
 - (E) Uso de las cuerdas salvavidas de evacuación.
 - (F) Abordaje de los pasajeros y tripulantes a la balsa salvavidas.
 - (G) Retirar las balsas salvavidas de su alojamiento en el avión e inflado de las mismas.
 - (H) Transferencia de cada equipo de deslizamiento de una salida de emergencia a otra.
 - (I) Despliegue, inflado, destrabado y desprendimiento del avión de cada uno de los sistemas de deslizamiento o paquetes de balsas. Evacuación de emergencia, incluyendo el uso de los toboganes.
- (3) Los tripulantes que presten servicios en operaciones sobre los 25.000 pies, deberán recibir instrucción en lo siguiente:
 - (i) Respiración artificial.
 - (ii) Hipoxia.
 - (iii) Periodo de conciencia, sin suministro de oxígeno, en función de la altura.
 - (iv) Expansión de los gases y formación de burbujas.
 - (v) Fenómeno físico e incidentes producidos por la descompresión.

135.331 Instrucción para el manejo y transporte de mercancías peligrosas

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona, ni persona alguna puede realizar tarea alguna o asumir responsabilidades para el manejo y transporte de mercancías peligrosas a menos que en los últimos doce (12) meses haya satisfecho las exigencias del programa de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica, el que deberá incluir:

- (1) Conocimientos sobre la documentación necesaria para el embarque, embalaje, marcas, señales, etiquetas y documentación que acompaña al material, y
- (2) La compatibilidad, carga, almacenamiento y características del manejo del material.

(b) Cada explotador deberá mantener un registro de la instrucción inicial y periódica que se ha impartido a sus tripulantes y personal de tierra que debe realizar las tareas y funciones y tener la responsabilidad por el manejo y el transporte de las mercancías peligrosas.

(c) Cada explotador que determina no aceptar mercancías peligrosas, deberá asegurarse que el tripulante esté adecuadamente instruido para reconocer dicho material.

(d) Si un explotador opera en aeropuertos en los que no hay personal instruido para el manejo de mercancías peligrosas, se podrá utilizar personal que no satisfaga los requisitos exigidos en los párrafos 135.331(a) y (b) para cargar, descargar y otros manejos de las mercancías peligrosas, si dicho personal es supervisado por un tripulante calificado de acuerdo con lo establecido en los párrafos 135.331(a) y (b).

135.333 Aprobación de simuladores de aeronaves y otras ayudas para la instrucción

(a) Los cursos de instrucción que utilicen simuladores de aeronaves y otros tipos de entrenadores, deben ser incluidos en el programa de instrucción del explotador, dichos cursos, deben ser aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Cada simulador de aeronave y entrenador de otro tipo que es utilizado en un curso de instrucción o para inspecciones de acuerdo con las exigencias de esta Parte, deberá satisfacer los siguientes requerimientos:

- (1) Ser específicamente aprobado para:

- (i) el explotador, y
 - (ii) la maniobra particular, procedimiento o función del tripulante involucrado.
- (2) Deberá cumplir la performance, el funcionamiento y otras características que son requeridas para su aprobación.
- (3) Adicionalmente, para los simuladores de aeronave, estos deben ser:
- (i) aprobados para el tipo de aeronave, si es aplicable, la particular variación dentro del tipo para el cual la instrucción o inspección es efectuada, y
 - (ii) adaptados para satisfacer las exigencias de las modificaciones de la aeronave que debe simular y que cambien las performances funcionales u otras características requeridas para su aprobación.
- (c) Un simulador de aeronave u otro tipo de entrenador puede ser utilizado por más de un explotador.
- (d) En la consideración para la aprobación inicial y final de los programas de instrucción o la revisión de los mismos, la Autoridad Aeronáutica deberá tener en cuenta las ayudas, métodos y procedimientos enunciados en los contenidos de los programas del explotador.

135.337 Inspector reconocido: conceptos generales e instrucción.

- (a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Inspector Reconocido, sin haber cumplimentado lo establecido en la Sección 135.303 y, con relación al tipo de aeronave que se trate, dicha persona:
- (1) Sea titular de las licencias de Piloto de Transporte de Línea Aérea o Comercial de Primera Clase-Avión según corresponda, e Instructor de Vuelo
 - (2) Posea la habilitación de piloto en el tipo de aeronave en la que desempeñará su función.
 - (3) Esté habilitado por la Autoridad Aeronáutica
- (b) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Inspector Reconocido, a menos que dicha persona mantenga la instrucción periódica y la experiencia reciente en la aeronave en la que inspeccionará a los tripulantes de vuelo. La Autoridad Aeronáutica inspeccionará a los Inspectores Reconocidos luego de la instrucción inicial y la periódica establecidas.
- (c) El programa de instrucción para los Inspectores Reconocidos que sea aprobado por la Autoridad Aeronáutica, deberá incluir como mínimo:
- (1) Las tareas y funciones que le caben a un Inspector Reconocido por la Autoridad Aeronáutica;
 - (2) Los artículos del Código Aeronáutico, su Reglamentación, política y normas aplicables;
 - (3) Los métodos, procedimientos y técnicas apropiadas para conducir una inspección; y
 - (4) Orientación para la adecuada evaluación de las performances del piloto, incluyendo la detección de:
 - (i) Inadecuado o insuficiente instrucción.
 - (ii) Conductas personales que podrían afectar negativamente la seguridad.
 - (5) Las acciones correctivas adecuadas en caso de una inspección no satisfactoria.
 - (6) Los métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para ejecutar los procedimientos normales, anormales y de emergencia en el avión.
- (d) El explotador deberá asegurarse que los Inspectores hayan completado satisfactoriamente la instrucción inicial en "CRM", su aplicación en simuladores /entrenadores terrestres "LOS" (LIGHT ORIENTATION SIMULATOR) y la instrucción periódica anual según las especificaciones de la Disposición 37/97, como mínimo. Se recomienda que a su vez posean el Certificado de Competencia de Instructor / Facilitador de "CRM /LOS".

135.339 Programa de instrucción para tripulantes

- (a) Cada explotador, que utilice más de un piloto para ejecutar las operaciones certificadas deberá establecer y mantener un programa de instrucción aprobado para sus pilotos, cada explotador que utilice tripulantes de cabina de pasajeros deberá establecer y mantener un programa de instrucción aprobado para, que sea adecuado para las operaciones a las que cada piloto y tripulante de cabina de pasajeros será asignado y que asegure que los mismos sean adecuadamente instruidos para alcanzar los conocimientos teóricos-prácticos requeridos en las Secciones 135.293 al 135.301.
- (b) No obstante lo expresado en el párrafo (a) de esta Sección, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar excepciones a dicha exigencia si determina que, debido al tipo de operación realizada, la importancia de la misma y su alcance, no afecta la seguridad.

(c) Cada explotador al que se le exige tener un programa de instrucción, deberá incluir en el mismo el contenido de la instrucción en tierra y vuelo para satisfacer las siguientes exigencias:

- (1) Instrucción Inicial.
- (2) Instrucción de Transición.
- (3) Instrucción para el Ascenso.
- (4) Instrucción Diferenciada.
- (5) Instrucción Periódica.

(d) Cada explotador al que se le exige tener un programa de instrucción, deberá prever el material de estudio apropiado, y actualizado para el uso de cada piloto y tripulante de cabina de pasajeros.

(e) El explotador deberá incorporar a su MOE los programas de instrucción y las modificaciones autorizadas por la Autoridad Aeronáutica.

135.341 Instrucción inicial y periódica para tripulantes

Ningún explotador puede utilizar una persona, ni persona alguna puede desempeñarse como tripulante en operaciones que se realicen de acuerdo con esta Parte, a menos que dicha persona haya completado y aprobado la instrucción inicial o periódica adecuada al programa que corresponda al tipo de operación en que dicha persona (tripulante) deberá prestar servicios, desde el comienzo del duodécimo (12) mes calendario anterior a dicho servicio.

135.343 Pilotos: instrucción terrestre inicial, de transición y ascenso.

(a) La instrucción terrestre inicial, de transición y para el ascenso de pilotos deberá incluir instrucción en por lo menos los siguientes aspectos según sean aplicables de acuerdo con las tareas y funciones asignadas:

- (1) Aspectos generales
 - (i) Procedimientos de vuelo certificados para el explotador.
 - (ii) Principios y métodos para determinar el peso y balanceo de la aeronave y las limitaciones por pista tanto para el despegue como para el aterrizaje.
 - (iii) Meteorología, de manera y profundidad tal que asegure el conocimiento teórico-práctico de los fenómenos meteorológicos, incluyendo los sistemas frontales, hielo, niebla, y si corresponde los fenómenos meteorológicos a grandes alturas.
 - (iv) Sistemas de control de tránsito aéreo, procedimientos y fraseología.
 - (v) Navegación y utilización de las ayudas para la navegación incluyendo los procedimientos de aproximación y aterrizaje.
 - (vi) Procedimientos de comunicaciones normales y de emergencia.
 - (vii) Indicaciones visuales exteriores antes y durante el descenso por debajo de DH o MDA, y
 - (viii) Otras instrucciones necesarias para asegurar la idoneidad del piloto para ejecutar las operaciones autorizadas.
- (2) Para cada tipo de aeronave:
 - (i) Descripción general.
 - (ii) Características de su Performance.
 - (iii) Motores y hélices.
 - (iv) Componentes principales.
 - (v) Sistemas (incluyendo la operación normal, anormal, de emergencia y las limitaciones operativas).
 - (vi) Procedimientos para evitar los efectos de situaciones meteorológicas severas, tormentas, aire turbulento, hielo, etc.
 - (vii) Limitaciones operativas.
 - (viii) Consumo de combustible.
 - (ix) Planificación del vuelo.
 - (x) Procedimientos de vuelo normales, anormales y de emergencia, y
 - (xi) El manual de vuelo aprobado o equivalente.

(b) El explotador deberá proveer, a los tripulantes de vuelo, entrenamiento en FF.HH./CRM /LOS según las especificaciones de la Disposición N° 37/97, lo cual implica un Seminario Inicial de Adoctrinamiento de doce (12) horas-clase, y Adiestramiento de tipo "LOS" en Simuladores o Entrenadores con video debriefing.

135.345 Pilotos (instrucción en vuelo)

- (a) La instrucción en vuelo, inicial, de transición, para el ascenso y el diferencial para pilotos deberá incluir la práctica en vuelo de los procedimientos que determina el programa aprobado para el explotador.
- (b) Las maniobras y procedimientos determinados en el párrafo 135.343 (a), deberán ser realizados en vuelo, excepto ciertas maniobras y procedimientos que deban ser realizados en un simulador de aeronave u otro entrenador de acuerdo con lo establecido por estas regulaciones.
- (c) Si el programa aprobado para el explotador incluye un curso de instrucción en simulador de aeronave u otro entrenador, cada piloto deberá completarlo satisfactoriamente:
- (1) Instrucción y práctica en el simulador o entrenador, en por lo menos las maniobras y procedimientos que sea posible realizar en dicho simulador o entrenador, y
 - (2) Un control en vuelo en la aeronave o un control en el simulador o entrenador, del nivel de eficiencia alcanzado como piloto o copiloto, como sea aplicable, en por lo menos las maniobras y procedimientos que pueden ser realizados en el simulador de aeronave o entrenador autorizado.

135.347 Tripulantes de cabina de pasajeros

- (a) La instrucción en tierra, inicial y de transición para el personal TCP, deberá incluir como mínimo los siguientes aspectos:
- (1) Generales:
 - (i) La autoridad del Piloto al Mando (Comandante)
 - (ii) El manejo de los pasajeros, incluyendo los procedimientos que deberán ser seguidos para el control de personas peligrosas u otras cuya conducta puede hacer peligrar la seguridad.
 - (2) Para cada tipo de aeronave:
 - (i) Descripción general, enfatizando en las características físicas y su comportamiento al producirse un amarizaje, para la ejecución de una evacuación de emergencia, otras emergencias en vuelo y en relación con las tareas y funciones específicas del personal tripulante de cabina de pasajeros.
 - (ii) La utilización de los sistemas de comunicaciones, para pasajeros y entre tripulantes, inclusive los medios disponibles en caso de secuestro u otras situaciones no comunes.
- (b) El explotador deberá proveer al personal TCP instrucción inicial en "CRM" según las especificaciones de la Disposición N° 37/97, lo cual implica un Seminario de Adoctrinamiento Inicial de seis (6) horas-clase. Se recomienda que una (1) hora-clase sea compartida con el Seminario homónimo de los Tripulantes de Vuelo".
- (c) El uso adecuado de los galleys y los equipos y controles para la calefacción y ventilación de la cabina de pasajeros.

135.349 Instrucción periódica para tripulantes

- (a) Cada explotador deberá asegurar que el tripulante reciba instrucción periódica, y que sea adecuadamente adiestrado y continuamente mantenido en aptitud para desempeñar las tareas y funciones que son de su responsabilidad en la aeronave en que presta servicios.
- (b) La instrucción periódica para tripulantes debe incluir como mínimo lo siguiente:
- (1) Instrucción que brinde al tripulante adecuados conocimientos sobre la aeronave, las tareas y funciones que son de su responsabilidad, e incluya la práctica de los procedimientos de emergencia. Esta instrucción estará basada en aquellos aspectos componentes de la instrucción inicial establecidos en la Sección 135.343 que el explotador considere necesarios a tal fin.
 - (2) Un examen que permita determinar los conocimientos adquiridos por los tripulantes en cuanto a lo enumerado en el párrafo (b)(1) de esta Sección.
 - (3) El explotador deberá proveer a los tripulantes de vuelo instrucción periódica en FF.HH./CRM /LOS de acuerdo con la especificaciones de la Disposición N° 37/97, Seminarios Periódicos Anuales de seis (6) horas-clase y Adiestramiento en Simuladores o Entrenadores Terrestres con video debriefing.
- (c) La instrucción periódica en vuelo para los pilotos, deberá incluir como mínimo la instrucción en vuelo sobre las maniobras y procedimientos determinados por el programa aprobado para el explotador, excepto que se

complete y apruebe el control determinado en la Sección 135.293, dentro de los doce (12) meses calendario precedente, dado que el mismo puede reemplazar la instrucción periódica exigida.

CRA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 – REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE I – LIMITACIONES DE OPERACIÓN DE LA PERFORMANCE DE AVIONES

Secc.	Título
135.361	Aplicabilidad.
135.363	General.
135.365	Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de peso.
135.367	Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de despegue
135.369	Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta con todos los motores operando
135.371	Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo
135.373	Aviones de categoría transporte bajo la Parte 25 con cuatro motores o más propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos
135.375	Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino
135.377	Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de alternativa
135.379	Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbina. Limitaciones de despegue
135.381	Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo
135.383	Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos
135.385	Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino
135.387	Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos alternativos
135.389	Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones de despegue
135.391	Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo
135.393	Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino
135.395	Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos alternativos
135.397	Limitaciones de operación funcionamiento de la performance de aviones pequeños de categoría transporte
135.398	Limitaciones de operación de la performance de aviones categoría commuter

135.361 Aplicabilidad

(a) Esta Subparte establece las limitaciones de operación de la performance de aviones, que se aplican a la operación de las categorías de aviones comprendidas en la Sección 135.363 cuando se operan bajo esta parte.

(b) Para el propósito de esta Subparte, *longitud efectiva de la pista*, para el aterrizaje, es la distancia desde el punto en el cual se produce la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos asociado con el extremo de aproximación de la pista y la línea central de la pista, hasta el extremo más alejado de la misma.

(c) Para el propósito de esta Subparte, *plano de franqueamiento de obstáculos* es un plano inclinado hacia arriba desde la pista, con una pendiente de 1:20 respecto a la horizontal que es tangencial o pasa por arriba de todos los obstáculos, dentro de un área especificada que rodea la pista, como se muestra en una

vista de perfil de esa área. En la vista en planta, la línea central del área especificada coincide con la línea central de la pista, comenzando en el punto en el cual se produce la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la línea central de la pista y continuando hasta un punto a, por lo menos, 1.500 pies del punto de inicio. Después de ello, la línea central coincide con la senda de despegue sobre el terreno para la pista (en el caso de despegues) o con el complemento de aproximación por instrumentos (en el caso de aterrizajes) o, en donde no se haya establecido una de estas sendas como aplicable, continúa uniforme con giros de al menos 4.000 pies de radio, hasta alcanzar un punto más allá del cual el plano de franqueamiento de obstáculos pasa por arriba de todos los obstáculos. Esta área se extiende lateralmente 200 pies a cada lado de la línea central, en el punto en el cual se produce la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la pista y continúa con este ancho hasta el extremo de la pista; luego aumenta uniformemente hasta 500 pies a cada lado de la línea central en un punto a 1.500 pies desde la intersección del plano de franqueamiento de obstáculos con la pista; después de ello, se extiende lateralmente 500 pies a cada lado de la línea central.

135.363 General

(a) Todo explotador que opera un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos debe cumplir con las Secciones 135.365 a 135.377.

(b) Todo explotador que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina debe cumplir con las Secciones 135.379 a 135.387, excepto cuando opere un avión grande de categoría transporte propulsado por turbohélices certificado después del 29 de Agosto de 1959, pero certificado previamente con el mismo número de motores alternativos, en cuyo caso puede cumplir con las Secciones 135.365 a 135.377.

(c) Todo explotador que opera un avión grande que no es categoría transporte debe cumplir con las Secciones 135.389 a 135.395, y cualquier determinación de cumplimiento debe basarse sólo en datos de performance aprobados. Para el propósito de esta Subparte, *un avión grande que no es categoría transporte* es un avión que obtuvo su Certificado Tipo antes del 1º de julio de 1942.

(d) Todo explotador que opera un avión pequeño de categoría transporte debe cumplir con la Sección 135.397.

(e) Todo explotador que opera un avión pequeño que no sea categoría transporte debe cumplir con la Sección 135.399.

(f) Los datos de performance del Manual de Vuelo del Avión se utilizan para determinar el cumplimiento con las Secciones 135.365 a 135.387. En caso que las condiciones sean diferentes de aquellas en las cuales se basan los datos de performance, el cumplimiento se determina interpolando o calculando los efectos causados por cambios en variables específicas, si los resultados de la interpolación o los cálculos son tan exactos como los resultados de las pruebas directas.

(g) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos con un peso superior al peso permitido para la pista que se está utilizando (determinado conforme a las limitaciones de despegue de pista de las reglas operativas para categoría transporte de esta Subparte) después de considerar los factores de corrección por temperatura de operación de la Sección 4a.749a-T o de la Sección 4b.117 de las normas CAR de los EE.UU, vigentes al 31 de enero de 1965 y del correspondiente Manual de Vuelo del Avión.

(h) La Autoridad Aeronáutica puede autorizar desviaciones en las Especificaciones de Operación respecto de esta Subparte si circunstancias especiales hacen que el cumplimiento literal de un requerimiento no sea necesario para la seguridad.

(i) El ancho de 10 millas especificado en las Secciones 135.369 a 135.373 puede reducirse a 5 millas, a lo largo de no más de 20 millas, cuando se opere bajo VFR o cuando los medios para la navegación identifiquen de manera confiable y precisa terrenos altos y obstáculos ubicados más allá de las 5 millas, pero dentro de las 10 millas, a cada lado de la trayectoria propuesta.

(j) Todo explotador que opera un avión de categoría commuter debe cumplir con la Sección 135.398.

135.365 Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de peso

- (a) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos desde un aeropuerto ubicado en una elevación fuera del rango para el cual se determinaron los pesos máximos de despegue para ese avión.
- (b) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos hacia un aeropuerto de destino planeado, que esté localizado en una elevación fuera del rango para el cual se determinaron los pesos máximos de aterrizaje para ese avión.
- (c) Ninguna persona puede especificar, o haber especificado, un aeropuerto de alternativa que esté localizado en una elevación fuera del rango para el cual se determinaron los pesos máximos de aterrizaje para el avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos en cuestión.
- (d) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos con un peso superior al peso máximo de despegue autorizado para la elevación del aeropuerto.
- (e) Ninguna persona puede despegar un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos si su peso al arribar al aeropuerto de destino será superior al peso máximo de aterrizaje autorizado para la elevación de ese aeropuerto, considerando el consumo normal de combustible y aceite en ruta.

135.367 Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de despegue

- (a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos puede despegar ese avión a menos que, sea posible:
- (1) Detener el avión en la pista en forma segura, como se muestra en los datos de distancia de aceleración-parada, en cualquier momento durante el despegue, antes de alcanzar la velocidad de falla del motor crítico;
 - (2) Si el motor crítico falla en cualquier momento después de que el avión alcanza la velocidad de falla del motor crítico V_1 , continuar el despegue y alcanzar una altura de 50 pies, tal como se indica en los datos de senda de despegue, antes de pasar por el extremo de la pista; y
 - (3) Superar todos los obstáculos, ya sea, como mínimo, a 50 pies en sentido vertical (como se indica en los datos de la senda de despegue) o a 200 pies en sentido horizontal dentro de los límites del aeropuerto y a 300 pies en sentido horizontal más allá de los límites, sin ladearse antes de alcanzar una altura de 50 pies (tal como se ilustra en los datos de la senda de despegue) y después de ello, sin ladearse más de 15 grados.
- (b) Cuando se aplique esta Sección, deben hacerse correcciones para cualquier pendiente de pista. Para considerar el efecto del viento, pueden corregirse los datos de despegue basados en aire calmo teniendo en cuenta no más del 50% de cualquier componente de viento en contra informada y no menos de 150% de cualquier componente de viento de cola informada.

135.369 Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta con todos los motores operando

- (a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos puede despegar ese avión con un peso, considerando un consumo normal de combustible y aceite, que no permita una velocidad de ascenso (en pies por minuto), con todos los motores operando, de por lo menos $6,90 V_{s_0}$ (es decir, la cantidad de pies por minuto obtenida al multiplicar la cantidad de nudos por 6,90) a una altitud de por lo menos 1.000 pies sobre el terreno u obstáculo más alto, dentro de las 10 millas a cada lado de la trayectoria planeada.
- (b) Esta sección no se aplica a aviones grandes de categoría transporte certificados bajo la Parte 4a de las CAR de los EE.UU.

135.371 Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo

(a) A excepción de lo establecido en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos puede despegar ese avión con un peso, considerando un consumo normal de combustible y aceite, que no permita una velocidad de ascenso (en pies por minuto), con un motor inoperativo, de por lo menos $(0,079 - 0,106/N) V_{s_0,2}$ (donde N es el número de motores instalados y V_{s_0} se expresa en nudos), a una altitud de por lo menos 1.000 pies sobre el terreno u obstáculo más alto, dentro de las 10 millas a cada lado de la trayectoria planeada. Sin embargo, para los propósitos de este párrafo, el velocidad de ascenso para aviones de categoría transporte certificados bajo la Parte 4a de las CAR de los EE.UU es $0,026 V_{s_0,2}$.

(b) En lugar de cumplir con los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección, una persona puede, conforme a un procedimiento aprobado, operar un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos a una altitud con todos los motores operando que permita que el avión continúe, luego de la falla de un motor, hasta un puerto alternativo, en el que pueda aterrizar conforme a la Sección 135.377, teniendo en cuenta el consumo normal de combustible y aceite. Después de la supuesta falla, la senda de vuelo debe superar el terreno y cualquier obstáculo dentro de las cinco millas a cada lado de la trayectoria planeada, a lo largo de 2.000 pies como mínimo.

(c) Si emplea un procedimiento aprobado conforme al párrafo (b) de esta Sección, el explotador debe cumplir con lo siguiente:

(1) El velocidad de ascenso (tal como lo estipula el Manual de Vuelo del Avión para el peso y altitud adecuados) empleado para calcular la senda de vuelo del avión debe reducirse una cantidad de pies por minuto igual a $(0,079-0,106N) V_{s_0,2}$ (donde N es el número de motores instalados y V_{s_0} se expresa en nudos), para aviones certificados bajo Parte 25 del DNAR y a $0,026 V_{s_0,2}$ para aviones certificados bajo Parte 4a de las CAR.

(2) La altitud de operación con todos los motores operativos debe ser suficiente como para que, en caso de que el motor crítico quede inoperativo en algún punto de la ruta, el vuelo pueda continuar hasta un aeropuerto de alternativa predeterminado siguiendo este procedimiento. Al determinar el peso de despegue, se supone que el avión pasa sobre la obstáculo crítica después de la falla de un motor en un punto que no esté más cerca de la obstáculo crítica que de la posición fija de navegación más cercana aprobada, a menos que la Autoridad Aeronáutica apruebe un procedimiento establecido sobre una base diferente si comprueba que existen salvaguardas operativas adecuadas.

(3) El avión debe cumplir con las disposiciones del párrafo (a) de esta Sección a 1.000 pies sobre el aeropuerto empleado como alternativo en este procedimiento.

(4) El procedimiento debe incluir un método aprobado para considerar los vientos y temperaturas que, de lo contrario, afectarían adversamente la senda de vuelo.

(5) Al cumplir con este procedimiento, el explotador tiene permitido arrojar combustible si demuestra que cuenta con un programa de capacitación adecuado, que se dan instrucciones apropiadas a la tripulación de vuelo y que se toman todas las otras precauciones necesarias para asegurar que el procedimiento sea seguro.

(6) El explotador y el Piloto al Mando deben elegir conjuntamente un aeropuerto de alternativa en el que, según indiquen informes o pronósticos meteorológicos adecuados o una combinación de ellos, las condiciones del tiempo cuando arribe el vuelo, se encontrarán en un mínimo indicado en las Especificaciones de Operación del explotador para ese aeropuerto, o por encima de dicho mínimo.

135.373 Aviones de categoría transporte bajo la Parte 25 con cuatro motores o más propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos

(a) Ninguna persona puede operar un avión certificado bajo la Parte 25 del DNAR, que tenga cuatro motores o más:

(1) Si a lo largo de la trayectoria planeada no hay un lugar que esté a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) de un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.377 o

(2) Si se opera con un peso que permita que el avión, con los dos motores críticos inoperativos, trepe a $0,013 V_{s_0,2}$ pies por minuto (es decir, la cantidad de pies por minuto obtenida multiplicando la cantidad de nudos al cuadrado por 0,013) a una altitud de 1.000 pies sobre el terreno u obstáculo más altos, dentro de las 10 millas a cada lado de la trayectoria planeada, o a una altitud de 5.000 pies, la que sea más alta.

(b) Para los propósitos del párrafo (a)(2) de esta Sección, se supone que:

(1) Los dos motores fallan en el punto más crítico con respecto al peso de despegue;

(2) El consumo de combustible y aceite es normal con todos los motores operando hasta el punto en el que dos motores fallan y dos motores siguen operando más allá de dicho punto;

(3) En caso de que se suponga que los motores van a fallar a una altitud superior a la mínima prescrita, no es necesario demostrar el cumplimiento con la velocidad de ascenso estipulado a la altitud mínima prescrita, durante el descenso desde la altitud de crucero hasta la mínima prescrita, si los requerimientos pueden cumplirse una vez que se alcanza dicha altitud mínima y suponiendo que el descenso se produzca a lo largo de una senda de vuelo neta y el régimen de descenso sea $0,013 V_{s_0}^2$ mayor que el régimen según los datos de performance aprobados y

(4) Si se dispone que se puede arrojar combustible, se considera que el peso del avión en el punto en el cual los dos motores fallan no va a ser menor que aquel que incluiría suficiente combustible como continuar hasta un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.377 y alcanzar una altitud de por lo menos 1.000 pies directamente sobre ese aeropuerto.

135.375 Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino

(a) A excepción de lo dispuesto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte propulsado por motores alternativos puede despegar ese avión si su peso al arribo, teniendo en cuenta el consumo normal de combustible y aceite, no permite el aterrizaje en el destino planeado una detención total durante, dentro del 60% de la longitud efectiva de cada pista descrita más abajo, desde un punto a 50 pies directamente sobre la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la pista. A los efectos de determinar el peso de aterrizaje permisible en el aeropuerto de destino, se supone que:

(1) El avión aterrizó en la pista más favorable y en la dirección más favorable, con aire calmado.

(2) El avión aterrizó en la pista más adecuada, considerando la velocidad y la dirección probables del viento (según pronóstico de la hora esperada de arribo), las características de manejo en tierra del tipo de avión y otras condiciones tales como ayudas y terreno para el aterrizaje y teniendo en cuenta el efecto de la senda de aterrizaje y un rolido de no más de 50% de la componente de viento en contra o no menos de 150% de la componente de viento de cola.

(b) Un avión, el cual tendría prohibido despegar por no poder cumplir con el párrafo (a)(2) de esta Sección, puede hacerlo si se selecciona un aeropuerto de alternativa que reúna todos los requisitos de esta Sección, excepto que pueda realizar un aterrizaje con detención total dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista.

135.377 Aviones grandes de categoría transporte propulsados por motores alternativos. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de alternativa

Ninguna persona puede incluir un aeropuerto como alternativo en un plan de vuelo a menos que el avión (con el peso previsto al momento de arribo al aeropuerto), sobre la base de los supuestos de los párrafos 135.375(a)(1) y (2), pueda aterrizar con detención total dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista.

135.379 Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbina. Limitaciones de despegue

(a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina puede despegar ese avión con un peso superior al consignado en el Manual de Vuelo del Avión para la elevación del aeropuerto y la temperatura ambiente imperante al despegue.

(b) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina certificado después del 26 de agosto de 1957, pero antes del 30 de agosto de 1959 (SR422, 422A de los EE.UU) puede despegar ese avión con un peso superior al consignado en el Manual de Vuelo del Avión para la distancia mínima requerida para el despegue. En el caso de un avión certificado después del 30 de septiembre de 1958 (SR422A, 422B de los EE.UU), la distancia de despegue puede incluir una distancia libre de obstáculos, pero la distancia libre de obstáculos incluida no puede ser superior a la mitad de la carrera de despegue.

(c) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina certificado después del 29 de agosto de 1959 (SR422B de los EE.UU) puede despegar ese avión con un peso superior al consignado en el Manual de Vuelo del Avión, con el que puede demostrarse que se cumple:

(1) La distancia de aceleración-parada, tal como se define en la Sección 25.109 del DNAR, no debe superar la longitud de la pista más la longitud de una zona de parada.

(2) La distancia de despegue no puede superar la longitud de la pista más la longitud de una zona libre de obstáculos, excepto que la longitud de la zona libre de obstáculos incluida no debe superar la mitad de la longi-

tud

de la pista.

(3) La carrera de despegue no debe ser mayor que la longitud de la pista.

(d) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina puede despegar ese avión con un peso superior al consignado en el Manual de Vuelo del Avión:

(1) En el caso de un avión certificado después del 26 de agosto de 1957, pero antes del 1º de octubre de 1958 (SR422 de los EE.UU), que permita una senda de despegue que supere todos los obstáculos a lo largo de por lo menos $(35 + 0,01 D)$ pies en sentido vertical (siendo D la distancia en pies a lo largo de la senda de despegue planeada, desde el extremo de la pista), o de por lo menos 200 pies en sentido horizontal dentro de los límites del aeropuerto, a lo largo de por lo menos 300 pies en sentido horizontal, después de pasar por los límites, o

(2) En el caso de un avión certificado después del 30 de septiembre de 1958 (SR422A, 422B de los EE.UU), que permita una senda de vuelo neta de despegue que supere todos los obstáculos, ya sea a lo largo de una altura de 35 pies en sentido vertical como mínimo, o de por lo menos 200 pies en sentido horizontal dentro de los límites del aeropuerto y de por lo menos 300 pies en sentido horizontal después de pasar los límites.

(e) Al determinar los pesos máximos, las distancias mínimas y las sendas de vuelo conforme a los párrafos (a) a (d) de esta Sección, debe hacerse una corrección para la pista a ser usada, la elevación del aeropuerto, la pendiente efectiva de la pista, la temperatura ambiente y la componente de viento al momento del despegue y, en caso de que existan limitaciones de operación para las distancias mínimas que se requieren para el despegue desde pistas húmedas, la condición de la superficie de la pista (seca o húmeda). Pueden emplearse distancias de pistas húmedas, asociadas con pistas de superficie de material poroso y rugoso o ranuradas, si está establecido en el Manual de Vuelo del Avión, sólo en caso de pistas rugosas o tratadas con un recubrimiento de fricción porosos (PFC) y si el explotador determina que están diseñadas, construidas y reciben mantenimiento de una forma aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

(f) Para los propósitos de esta Sección, se supone que el avión no se ladea antes de alcanzar una altura de 50 pies, tal como se indica en los datos de la senda de despegue o la senda neta de vuelo de despegue (según corresponda) del Manual de Vuelo del Avión y después de ello, la inclinación máxima no supera los 15 grados.

(g) Para los propósitos de esta Sección, los términos *distancia de despegue*, *carrera de despegue* y *senda neta de vuelo de despegue* tienen los mismos significados que los establecidos en las normas bajo las cuales fue certificado el avión.

135.381 Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo

(a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina puede despegar ese avión con un peso, teniendo en cuenta un consumo normal de combustible y aceite, que sea superior al que (conforme a los datos aprobados de la senda neta de vuelo en ruta del Manual de Vuelo de ese Avión, con un motor inoperativo) le permita el cumplimiento del párrafo (a)(1) o (2) de esta Sección, sobre la base de las temperaturas ambiente esperadas en la ruta.

(1) Hay una pendiente positiva a una altitud de por lo menos 1.000 pies sobre todo el terreno y todo obstáculo, dentro de las cinco millas terrestres a cada lado de la trayectoria planeada y, además, si el avión fue certificado después del 29 de agosto de 1958 (SR422B de los EE.UU), hay una pendiente positiva a 1.500 pies sobre el aeropuerto donde se supone que aterrizará el avión luego de que falle el motor.

(2) La senda neta de vuelo permite que el avión continúe el vuelo desde la altitud de crucero hasta un aeropuerto en donde pueda aterrizar conforme a la Sección 135.387 superando todo el terreno y todo obstáculo dentro de las cinco millas terrestres de la trayectoria planeada, a lo largo de por lo menos 2.000 pies en sentido vertical y con una pendiente positiva a 1.000 pies sobre el aeropuerto en el cual aterriza el avión después de que falla el motor o, si ese avión fue certificado después del 30 de septiembre de 1958 (SR422A, 422B de los EE.UU), con una pendiente positiva a 1.500 pies sobre el aeropuerto donde aterriza el avión después de que falla el motor.

(b) Para el propósito del párrafo (a)(2) de esta Sección, se supone que:

(1) El motor falla en el punto más crítico en ruta;

(2) El avión pasa sobre un obstáculo crítico, después de que falla el motor en un punto que no está más cerca del obstáculo que la posición fija de navegación aprobada; a menos que la Autoridad Aeronáutica autorice un procedimiento diferente basado en salvaguardas de operación adecuadas;

(3) Se emplea un método aprobado para considerar los vientos adversos;

(4) Se permitirá arrojar combustible si el explotador demuestra que la tripulación recibió instrucción adecuada, que el programa de capacitación es apropiado y que se toman todas las otras precauciones para garantizar un procedimiento seguro;

(5) Se selecciona el aeropuerto de alternativa, que cumple con los mínimos estipulados para el clima y

(6) El consumo de combustible y aceite después de que falla el motor es el mismo que el consumo que se tiene en cuenta en los datos aprobados de la senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión.

135.383 Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos

(a) Aviones certificados después del 26 de agosto de 1957, pero antes del 1º de octubre de 1958 (SR422 de los EE.UU). Ninguna persona puede operar un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina a lo largo de una ruta planeada si no cumple con alguno de los siguientes puntos:

(1) No hay lugar a lo largo de la trayectoria planeada que esté a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) de un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.387.

(2) Su peso, de acuerdo con los datos de senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión con los dos motores inoperativos y en ruta, permite que el avión vuele desde el punto en el cual se supone que los dos motores fallan simultáneamente hasta un aeropuerto que cumpla la Sección 135.387, con una senda neta de vuelo (considerando la temperatura ambiente prevista a lo largo de la trayectoria) que tiene una pendiente positiva a una altitud de al menos 1.000 pies sobre todo el terreno y todo obstáculo, dentro de las cinco millas terrestres a cada lado de la trayectoria planeada, o a una altitud de 5.000 pies, la que sea más alta.

Para los propósitos del párrafo (a)(2) de esta Sección, se supone que los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta; que, si se prevé que se arroje combustible, el peso del avión en el punto en el cual los motores fallan incluye suficiente combustible como para continuar hasta el aeropuerto y arribar a una altitud de al menos 1.000 pies directamente sobre el aeropuerto y que el consumo de combustible y aceite después de la falla de los motores sea el mismo que el consumo considerado en los datos de la senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión.

(b) Aeronaves certificadas después del 30 de septiembre de 1958, pero antes del 30 de agosto de 1959 (SR422B de los EE.UU). Ninguna persona puede operar un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina a lo largo de una ruta planeada a menos que cumpla con alguno de los siguientes puntos:

(1) No hay lugar en la trayectoria planeada que esté a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) desde un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.387.

(2) Su peso, conforme a los datos de la senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión con los motores inoperativos y en ruta, permite que el avión vuele desde el punto en el que se supone que los dos motores fallan simultáneamente hasta un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.387, con una senda neta de vuelo (considerando las temperaturas ambiente previstas a lo largo de la trayectoria) que tenga una pendiente positiva a una altitud de, al menos, 1.000 pies sobre todo el terreno y todo obstáculo, dentro de las cinco millas terrestres a cada lado de la trayectoria planeada, o a una altitud de 2.000 pies, la que sea más alta.

Para el propósito del párrafo (b)(2) de esta Sección, se supone que los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta, que el peso del avión en el punto en el que fallan los motores incluye suficiente combustible para continuar hasta el aeropuerto, arribar a una altitud de al menos 1.500 pies directamente sobre el aeropuerto y después de ello, volar durante 15 minutos a potencia o empuje de crucero, o ambas, y que el consumo de combustible y aceite después de la falla de los motores es el mismo que el consumo considerado en los datos de la senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión.

(c) Aeronaves certificadas después del 29 de agosto de 1959 (SR422B de los EE.UU). Ninguna persona puede operar un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina a lo largo de una ruta planeada, a menos que cumpla con alguno de los siguientes puntos:

(1) No hay lugar a lo largo de la trayectoria planeada que esté a más de 90 minutos (con todos los motores operando a potencia de crucero) de un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.387.

(2) Su peso, de acuerdo con los datos de la senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión con los dos

motores inoperativos y en ruta, permite que el avión vuele desde el punto en el que se supone que los dos mo-

tores fallan simultáneamente hasta un aeropuerto que cumpla con la Sección 135.387, con una senda neta de vuelo (considerando las temperaturas ambiente previstas a lo largo de la trayectoria) que supere todo el terreno y todo obstáculo en sentido vertical a lo largo de, por lo menos, 2.000 pies dentro de cinco millas terrestres a cada lado de la trayectoria planeada. Para los propósitos de este párrafo, se supone que:

- (i) Los dos motores fallan en el punto más crítico en ruta;
- (ii) La senda neta de vuelo tiene una pendiente positiva a 1.500 pies sobre el aeropuerto en donde se supone que se producirá el aterrizaje después de que fallan los motores;
- (iii) Se aprobará que se arroje combustible si el explotador demuestra que la tripulación tiene la instrucción adecuada, que el programa de capacitación es apropiado y que se toman todas las otras precauciones para garantizar un procedimiento seguro,
- (iv) El peso del avión, en el punto en cual se supone que los dos motores fallan, incluye suficiente combustible para continuar hasta el aeropuerto, arribar a un altitud de, por lo menos, 1.500 pies directamente sobre el aeropuerto y después de ello, volar durante 15 minutos a potencia o empuje de crucero, o ambas y
- (v) El consumo de combustible y aceite después de que fallan los motores es el mismo que el consumo que se tiene en cuenta en los datos de la senda neta de vuelo del Manual de Vuelo del Avión.

135.385 Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino

(a) Ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina puede despegar el avión con un peso (teniendo en cuenta el consumo normal de combustible y aceite en vuelo hasta el aeropuerto de destino o de alternativa) que al arribar exceda el peso de aterrizaje del Manual de Vuelo del Avión para la elevación del aeropuerto de destino o de alternativa y para la temperatura ambiente prevista al momento del aterrizaje.

(b) A excepción de lo que se establece en los párrafos (c), (d), (e) o (f) de esta Sección, ninguna persona que opera un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina puede despegar ese avión a menos que su peso al arribar, considerando el consumo normal de combustible y aceite en vuelo (de acuerdo con la distancia de aterrizaje del Manual de Vuelo del Avión para la elevación del aeropuerto de destino y las condiciones de viento que se esperan allí al momento del aterrizaje), permita un aterrizaje con detención total en el aeropuerto de destino previsto dentro del 60% de la longitud efectiva de cada pista descrita más abajo, desde un punto a 50 pies por encima de la intersección del plano de franqueamiento de obstáculos con la pista. Para determinar el peso de aterrizaje permisible en el aeropuerto de destino, se supone que:

- (1) El avión aterriza en la pista más favorable, en la dirección más favorable, con aire calmo.
- (2) El avión aterriza en la pista más adecuada considerando la velocidad y dirección probables del viento y las características de manejo en tierra del avión y considerando otras condiciones tales como las ayudas para el aterrizaje y el terreno.

(c) Un avión turbohélice que tendría prohibido despegar debido a que no podría reunir los requisitos del párrafo (b)(2) de esta Sección, puede despegar si se selecciona un aeropuerto de alternativa que reúna todos los requisitos de esta Sección, excepto que el avión pueda realizar un aterrizaje con detención total dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista.

(d) A menos que, en base a una demostración de técnicas operativas de aterrizajes reales en pistas húmedas, se haya aprobado una distancia de aterrizaje más corta (pero nunca menor que la requerida en el párrafo (b) de esta Sección) para un tipo y modelo de avión específicos y se haya incluido en el Manual de Vuelo del Avión, ninguna persona puede despegar un avión turboreactor cuando informes y pronósticos meteorológicos adecuados, o cualquier combinación de ellos, indiquen que las pistas en el aeropuerto de destino pueden estar húmedas o resbaladizas en el momento estimado de arribo, a menos que la longitud efectiva de la pista en el aeropuerto de destino sea como mínimo un 115% de la longitud de la pista requerida conforme al párrafo (b) de esta Sección.

(e) Un avión turboreactor que tendría prohibido despegar porque no podría reunir los requisitos del párrafo (b)(2) de esta Sección puede hacerlo si se selecciona un aeropuerto de alternativa que reúna todos los requisitos del párrafo (b) de esta Sección.

(f) Un explotador certificado para operar según esta Parte únicamente, puede despegar un avión grande

de categoría transporte potenciado a turbina si se dan todas las condiciones siguientes:

(1) La operación está permitida en virtud de un Análisis del Aeropuerto de Destino en el Manual de Operaciones de ese explotador.

(2) El peso del avión al llegar, teniendo en cuenta el consumo normal de combustible y aceite en vuelo (de acuerdo con la distancia de aterrizaje del Manual de Vuelo del Avión para la elevación del aeropuerto de destino y las condiciones de viento esperadas allí al momento del aterrizaje) permitiría un aterrizaje con detención total en el aeropuerto de destino planeado dentro del 80% de la longitud efectiva de cada pista descrita más abajo, desde un punto a 50 pies sobre la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la pista. Para determinar el peso de aterrizaje permisible en el aeropuerto de destino, se supone que:

(i) El avión aterriza en la pista más conveniente, en la dirección más conveniente, con aire calmado.

(ii) El avión aterriza en la pista más adecuada, considerando la velocidad y dirección probables del viento y las características de manejo en tierra del avión y considerando otras condiciones tales como las ayudas para el aterrizaje y el terreno.

(3) La operación está autorizada en las Especificaciones de Operación.

135.387 Aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos alternativos

(a) A excepción de lo que se establece en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede seleccionar un aeropuerto como aeropuerto de alternativa para un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina, a menos que (basándose en los supuestos de la Sección 135.385(b)) ese avión, con el peso esperado al momento del arribo, pueda lograr un aterrizaje con detención total dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista para aviones propulsados por turbohélice y del 60% de la longitud efectiva de la pista para aviones turbo-reactores, desde un punto a 50 pies sobre la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la pista.

(b) Un explotador certificado para operar según esta Parte únicamente, puede seleccionar un aeropuerto como aeropuerto de alternativa para un avión grande de categoría transporte potenciado a turbina a menos que (basándose en los supuestos de la Sección 135.385(f)) ese avión, con el peso esperado al momento del arribo, pueda lograr un aterrizaje con detención total dentro del 80% de la longitud efectiva de la pista desde un punto a 50 pies sobre la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la pista.

135.389 Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones de despegue

(a) Ninguna persona que opera un avión grande que no es categoría transporte puede despegar ese avión con un peso mayor que el peso que permitiría que el avión lograra una detención segura dentro de la longitud efectiva de la pista, desde un punto durante el despegue antes de alcanzar el 105% de la velocidad mínima de control (velocidad mínima a la cual se puede controlar de manera segura un avión en vuelo después que un motor quede inoperativo) o el 115% de la velocidad de pérdida sin potencia en configuración de despegue, la que sea mayor.

(b) Para los propósitos de esta Sección:

(1) Puede suponerse que la potencia de despegue se emplea en todos los motores durante la aceleración;

(2) Puede tenerse en cuenta no más del 50% de la componente del viento en contra informado, o no menos del 150% de la componente del viento de cola informado;

(3) La pendiente promedio de la pista (la diferencia entre las alturas de los extremos de la pista dividida por la longitud total de ésta) debe tenerse en cuenta si supera el 0,5%;

(4) Se supone que el avión está operando en una atmósfera estándar y

(5) Para el despegue, *longitud efectiva de la pista* es la distancia desde el extremo de la pista donde comienza el despegue hasta un punto en el cual se produce la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos asociado con el otro extremo de la pista y la línea central de la misma.

135.391 Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo

(a) A excepción de lo que se establece en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona que opera un

avión grande que no es categoría transporte puede despegar un avión con un peso que no permita una veloci-

dad de ascenso de, al menos, 50 pies por minuto, con el motor crítico inoperativo, a una altitud de, por lo menos, 1.000 pies sobre el obstáculo más alto, dentro de las cinco millas a cada lado de la trayectoria planeada, o 5.000 pies, lo que sea más alto.

(b) Sin tener en cuenta el párrafo (a) de esta Sección, si la Autoridad Aeronáutica considera que no se perjudica la seguridad de las operaciones, una persona puede operar el avión a una altitud que permita que, en caso de falla de un motor, supere todos los obstáculos dentro de las cinco millas a cada lado de la trayectoria planeada a lo largo de 1.000 pies. Cuando se sigue este procedimiento, se supone que el régimen de descenso para el peso y altitud apropiados es 50 pies por minuto mayor que el régimen consignado en los datos de performance aprobados. Antes de aprobar ese procedimiento, la Autoridad Aeronáutica tiene en cuenta los siguientes elementos para la ruta, el segmento de ruta o el área en cuestión:

- (1) Confiabilidad del pronóstico de viento y clima.
- (2) La ubicación y los tipos de ayudas a la navegación.
- (3) Las condiciones climáticas imperantes, en particular frecuencia e intensidad de turbulencia que se encuentra normalmente.
- (4) Características del terreno.
- (5) Problemas en el tránsito aéreo.
- (6) Todo otro factor operacional que afecte las operaciones.

(c) Para los propósitos de esta Sección, se supone que:

- (1) El motor crítico está inoperativo;
- (2) La hélice del motor inoperativo esta en la posición de resistencia mínima;
- (3) Los flaps de las alas y el tren de aterrizaje están en la posición más favorable;
- (4) Los motores que están operativos operan con la máxima potencia continua disponible;
- (5) El avión está operando en un atmósfera estándar y
- (6) El peso del avión se reduce progresivamente debido al consumo previsto de combustible y aceite.

135.393 Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos de destino

(a) Ninguna persona que opera un avión grande que no es categoría transporte puede despegar el avión con un peso que:

- (1) Considerando el consumo previsto de combustible y aceite, sea mayor que el peso que permitiría un aterrizaje con detención total dentro del 60% de la longitud efectiva de la pista más adecuada en el aeropuerto de destino y
- (2) Sea mayor que el peso permisible si el aterrizaje tuviera lugar en la pista:
 - (i) Con la mayor longitud efectiva con aire calmo y
 - (ii) Que se requiere en virtud del viento probable, considerando no más del 50% de la componente de viento en contra o no menos de 150% del componente de viento de cola.

(b) Para los propósitos de esta Sección, se supone que:

- (1) El avión pasa directamente sobre la intersección entre el plano de franqueamiento de obstáculos y la pista a una altura de 50 pies con una aproximación constante en planeo a una velocidad real indicada del aire de por lo menos $1,3 V_{SO}$;
- (2) Para realizar el aterrizaje no es necesario que el piloto tenga una pericia excepcional y
- (3) El avión opera en una atmósfera estándar.

135.395 Aviones grandes que no son categoría transporte. Limitaciones de aterrizaje en aeropuertos alternativos

Ninguna persona puede seleccionar un aeropuerto como aeropuerto de alternativa para un avión grande que no es categoría transporte a menos que el avión (con el peso previsto al momento del arribo), sobre la base de lo supuesto en la Sección 135.393(b), pueda lograr un aterrizaje con detención total dentro del 70% de la longitud efectiva de la pista.

135.397 Limitaciones de operación funcionamiento de la performance de aviones pequeños de categoría transporte

- (a) Ninguna persona puede operar un avión pequeño de categoría transporte propulsado por motores alternativos si no cumple con las limitaciones de peso de la Sección 135.365, las limitaciones de despegue de la Sección 135.367 (excepto el párrafo (a)(3)) y las limitaciones de aterrizaje de las Secciones 135.375 y 135.377.
- (b) Ninguna persona puede operar un avión pequeño de categoría transporte potenciado a turbina si no cumple con las limitaciones de despegue de la Sección 135.379 (excepto los párrafos (d) y (f)) y las limitaciones de aterrizaje de las Secciones 135.385 y 135.387.

135.398 Limitaciones de operación de la performance de aviones categoría commuter

- (a) Ninguna persona puede operar un avión de categoría commuter a menos que cumpla con las limitaciones de peso de despegue del Manual de Vuelo del Avión aprobado.
- (b) Ninguna persona puede despegar un avión con certificado tipo en la categoría commuter con un peso superior al peso indicado en el Manual de Vuelo del Avión, que permite una senda neta de vuelo de despegue que supere todos los obstáculos, ya sea a lo largo de una altura de por lo menos 35 pies en sentido vertical, o por lo menos 200 pies en sentido horizontal dentro de los límites del aeropuerto y a lo largo de por lo menos 300 pies en sentido horizontal después de pasar los límites.
- (c) Ninguna persona puede operar un avión de categoría commuter a menos que cumpla con las limitaciones de aterrizaje prescritas en las Secciones 135.385 y 135.387 de esta Parte. Para los propósitos de este párrafo, las Secciones 135.385 y 135.387 se aplican a todos los aviones de categoría commuter, no obstante aplicarse, según lo indicado en esas Secciones, a aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas.
- (d) Al determinar los pesos máximos, las distancias mínimas y las sendas de vuelo conforme a los párrafos (a) a (c) de esta Sección, debe practicarse una corrección para la pista a ser utilizada, la elevación del aeropuerto, la pendiente efectiva de la pista, la temperatura ambiente y la componente del viento al momento del despegue.
- (e) Para los propósitos de esta Sección, se supone que el avión no está ladeado antes de alcanzar una altura de 50 pies, tal como se ilustra en los datos de la senda de vuelo neta de despegue del Manual de Vuelo del Avión y a partir de allí la inclinación máxima no alcanza más de 15 grados.

135.399 Limitaciones de operación de la performance de aviones pequeños que no son categoría transporte

- (a) Ninguna persona puede operar un avión pequeño propulsado por motores alternativos o por turbohélice, certificado conforme a la Sección 135.169(b)(2), (3), (4), (5) o (6) a menos que cumpla con las limitaciones de peso de despegue del Manual de Vuelo del Avión aprobado o equivalente, para operaciones conforme a esta Parte y, si el avión está certificado conforme a la Sección 135.169(b)(4) o (5), a menos que cumpla con las limitaciones de peso de aterrizaje del Manual de Vuelo del Avión aprobado o equivalente, para operaciones bajo esta Parte.
- (b) Ninguna persona puede operar un avión que está certificado conforme a la Sección 135.169(b)(6) a menos que cumpla con las limitaciones de aterrizaje prescritas en las Secciones 135.385 y 135.387 de esta Parte. Para los propósitos de este párrafo, las Secciones 135.385 y 135.387 se aplican a aviones pequeños propulsados por motores alternativos o por turbohélice, no obstante aplicarse, según lo indicado en esas Secciones, a aviones grandes de categoría transporte potenciados a turbinas.

ESTA PÀGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES

SUBPARTE J – MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES.

Sec.	Título
135.411	Aplicación.
135.413	Responsabilidad por la aeronavegabilidad.
135.415	Informes de confiabilidad mecánica.
135.417	Informe resumido de interrupción mecánica.
135.419	Programa de Inspección Aprobado de Aeronaves.
135.421	Requisitos adicionales de mantenimiento.
135.423	Organización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones.
135.425	Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones.
135.427	Requisitos del Manual.
135.429	Personal para inspecciones requeridas.
135.431	Análisis y Vigilancia continuos.
135.433	Programa de entrenamiento para el personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
135.435	Requerimientos del certificado.
135.437	Autoridad para realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones.
135.439	Requisitos de los registros de mantenimiento.
135.441	Transferencia de los registros de mantenimiento.
135.443	Liberación de aeronavegabilidad o anotación en el historial de la aeronave.

135.411 Aplicación

(a) Esta Subparte establece las reglas, adicionales a aquellas establecidas en otras partes de estas regulaciones, para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones para cada explotador, de la siguiente manera:

(1) Las aeronaves que hayan obtenido un Certificado Tipo para una configuración de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 9 o menos, se deberán mantener según lo establecido en las Partes 91 y 43 de estas regulaciones y las Secciones 135.415, 135.417 y 135.421 de esta Parte. También puede usarse un Programa de Inspección de Aeronaves Aprobado según la Sección 135.419 de esta Parte.

(2) Las aeronaves que hayan obtenido su Certificado Tipo para una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de piloto, de 10 o más, se deberán mantener bajo un Programa de Mantenimiento según las Secciones 135.415, 135.417 y 135.423 hasta 135.443 de esta Parte.

(b) El explotador, según esta Parte, al que no se le ha impuesto la aplicación de otra norma, puede elegir el mantenimiento de sus aeronaves según lo establecido en el párrafo (a)(2) de esta Sección.

(c) Todas las aeronaves monomotores usadas en transporte de pasajeros en operaciones IFR, serán mantenidas también de acuerdo con la Sección 135.421(e), (f) y (g).

135.413 Responsabilidad por la aeronavegabilidad

(a) Cada explotador es el responsable primario por la aeronavegabilidad de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores, hélices, rotores, accesorios y partes, y deberá mantener sus aeronaves según lo requerido por estas Regulaciones. Los defectos y novedades que aparezcan entre períodos de Inspección deberán ser reparados según lo establecido en la Parte 43.

(b) Cada explotador que mantiene sus aeronaves según la Sección 135.411(a)(2) de esta Parte deberá:

- (1) Realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones de sus aeronaves, incluyendo estructuras, motores, hélices, rotores, accesorios, partes y equipamiento de emergencia según lo establecido en su Manual y en estas regulaciones; o
- (2) Hacer acuerdos con otras personas para la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. Sin embargo, el explotador deberá asegurar que cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones que realiza otra persona se ejecute según lo establecido en su Manual y en estas regulaciones.

135.415 Informes de confiabilidad mecánica

(a) Cada explotador deberá informar a la Autoridad Aeronáutica la ocurrencia o la detección de toda falla, mal funcionamiento o defecto en una aeronave, que involucre a:

- (1) Incendios durante el vuelo y si el sistema de alarma de incendio correspondiente funcionó correctamente;
- (2) Incendios durante el vuelo en sectores no protegidos por sistemas de alarma de incendios;
- (3) Falsa alarma de incendio durante el vuelo;
- (4) Un sistema de escape que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, equipo o componentes;
- (5) Un componente de la aeronave que cause, durante el vuelo, la acumulación o circulación de humo, vapores o emanaciones tóxicas o nocivas en el compartimiento de la cabina de vuelo o la cabina de pasajeros;
- (6) Detención de un motor durante el vuelo debido a la extinción no intencional de llama ("flameout");
- (7) Detención de un motor durante el vuelo causado por un daño externo al mismo o a la estructura de la aeronave;
- (8) Detención de un motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños o hielo;
- (9) Detención de más de un motor durante el vuelo;
- (10) El sistema de puesta en bandera de hélice o la capacidad del sistema para controlar la sobrevelocidad de la hélice durante el vuelo;
- (11) Un sistema de combustible o un sistema de vaciado rápido de combustible que afecte el flujo normal o provoque pérdidas peligrosas durante el vuelo.
- (12) Una extensión o retracción involuntaria del tren de aterrizaje o apertura o cierre de las puertas del mismo durante el vuelo;
- (13) Componentes del sistema de frenos que provoquen pérdida o disminución de la fuerza del frenado, cuando la aeronave está en movimiento en tierra;
- (14) Estructura de la aeronave que requiera una reparación mayor.
- (15) Fisuras, deformaciones permanentes o corrosión en estructuras de aeronave, si superan el máximo aceptable para el fabricante o la Autoridad Aeronáutica;
- (16) Sistemas o componentes de la aeronave que provoquen la toma de acciones de emergencia por parte de la tripulación durante el vuelo (excepto la acción de detener el motor).

(b) Para el propósito de esta Sección, el término "durante el vuelo" significa el período desde que la aeronave abandona la superficie de la tierra en el despegue hasta el toque en el aterrizaje.

(c) Además de los informes exigidos en el párrafo (a) de esta Sección, cada explotador deberá informar a la Autoridad Aeronáutica de cualquier otra falla, mal funcionamiento o defecto en una aeronave que ocurra o se detecte en cualquier momento si, en su opinión, la falla, mal funcionamiento o defecto ha comprometido o puede llegar a comprometer la operación segura de la aeronave.

(d) Cada explotador deberá enviar el informe exigido por esta Sección, por escrito, a la Autoridad Aeronáutica dentro de las 72 Hs. siguientes de ocurrido el hecho.

(e) El explotador deberá enviar los informes requeridos por esta Sección en la forma y manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica y deberá incluir como mínimo lo siguiente:

- (1) Tipo y matrícula de la aeronave.
- (2) Nombre del explotador.
- (3) Fecha.
- (4) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto.
- (5) La identificación de la Parte y el sistema involucrados, incluyendo la información disponible correspondiente a la designación según la aprobación tipo del componente principal y el tiempo desde la última recorrida general, si se conoce.
- (6) La causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (por ejemplo: desgaste, fisuras, deficiencias de diseño o error humano).
- (7) Toda otra información necesaria relacionada que permita realizar una más completa identificación y deter-

minación de la gravedad del hecho o de la acción correctiva.

(f) Un explotador, quien es también poseedor de un Certificado Tipo (incluyendo un Certificado Tipo Suplementario), una Aprobación de Fabricación de Parte (AFP) o una autorización de una Orden Técnica Estándar (AOTE) o que es Licenciario de un Certificado Tipo, no necesita informar una falla, mal funcionamiento o defecto según lo establecido en esta Sección si él ya ha informado sobre la falla, mal funcionamiento o defecto a la Autoridad Aeronáutica según lo establecido en la Sección 21.3 de la Parte 21.

(g) Ninguna persona puede retener un informe exigido por esta Sección aun cuando toda la información requerida no esté disponible.

(h) Cuando el explotador consiga información adicional, incluyendo información del fabricante o de otra organización, concerniente al informe requerido por esta Sección, deberá enviar estos nuevos datos a la brevedad, como un suplemento al primer informe, haciendo referencia a la fecha y lugar de presentación del primer informe.

135.417 Informe resumido de interrupción mecánica

Cada explotador, según esta Parte, deberá enviar a la Autoridad Aeronáutica antes del día 10 de cada mes, un informe resumido de las siguientes novedades ocurridas en sus aeronaves durante el transcurso del mes anterior:

(a) Cada interrupción de un vuelo, cambio no programado de un avión en ruta, una escala no programada o una desviación de su ruta, causados por una dificultad mecánica o mal funcionamiento sospechado o conocido que no requieran ser reportados según lo establecido en la Sección 135.415 de esta Parte.

(b) En hélices puestas en bandera durante el vuelo, identificadas por tipo de hélice, motor y aeronave en la cual estaban instaladas. Las puestas en bandera con propósito de entrenamiento, demostración o verificaciones en vuelo, no necesitan ser informadas.

135.419 Programa de Inspección Aprobado de Aeronave

(a) Siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que las inspecciones requeridas o permitidas para una aeronave de acuerdo con la Parte 91 no son adecuadas para cumplir con los mínimos de esta Parte, o por solicitud del explotador, la Autoridad Aeronáutica puede enmendar las Especificaciones de Operación según la Sección 119.51 de estas Regulaciones, para requerir o permitir un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado para cualquier marca y modelo de la cual el explotador tenga afectado a uso exclusivo por lo menos una de estas aeronaves.

(b) Un explotador que solicita una enmienda a sus Especificaciones de Operación para permitir la utilización de un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado, deberá presentar ese Programa junto con su solicitud de aprobación a la Autoridad Aeronáutica.

(c) Cada explotador a quien se le exige, a través de sus Especificaciones de Operación, tener un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado, deberá presentar dicho programa para su aprobación a la Autoridad Aeronáutica dentro de los 30 días desde que fueron enmendadas sus Especificaciones de Operación, o dentro de cualquier otro período que la Autoridad Aeronáutica prescriba en las Especificaciones de Operación.

(d) El Programa de Inspección de Aeronave remitido para aprobación de la Autoridad Aeronáutica debe contener como mínimo lo siguiente:

(1) Instrucciones y procedimientos para la realización de las inspecciones de las aeronaves (incluyendo las pruebas y chequeos necesarios), explicando en detalle las partes y áreas de la estructura, motores, hélices, rotores y accesorios, incluyendo equipo de emergencia, que se deberán inspeccionar.

(2) Una planificación para la realización de las inspecciones requeridas en el párrafo anterior, expresadas en términos de tiempo en servicio, tiempo calendario, número de ciclos o cualquier combinación de éstos.

(3) Instrucciones y procedimientos para registrar las discrepancias y novedades encontradas durante la inspección y la corrección o diferimiento de las mismas, incluyendo los formularios y la disposición de los registros utilizados.

(e) Luego de ser aprobado, el explotador deberá incluir el Programa de Inspección de Aeronave en el Manual requerido por la Sección 135.21 de esta Parte.

(f) Siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que son necesarias revisiones a un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado para que dicho Programa continúe siendo adecuado, el explotador deberá, después de haber sido notificado por la Autoridad Aeronáutica, realizar los cambios y revisiones necesarios. El explotador puede petitionar a la Autoridad Aeronáutica para que reconsidere la notificación para realizar los cambios al Programa. La petición se deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica dentro de los 30 días después que el explotador recibe dicha notificación. Excepto en el caso de una emergencia que requiera una acción inmediata en pro de la seguridad, la presentación de la petición hará que la notificación quede pendiente de la decisión de la Autoridad Aeronáutica.

(g) Cada explotador que tenga un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado, deberá tener toda aeronave afectada por ese Programa inspeccionada de acuerdo con lo allí establecido.

(h) La matrícula de cada aeronave afectada por un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado deberá estar incluida en las Especificaciones de Operación del explotador.

135.421 Requisitos adicionales de mantenimiento

(a) Cada explotador que opera una aeronave con Certificado Tipo obtenido para una configuración de asientos de pasajeros (excluyendo los asientos de los pilotos) de 9 o menos, debe cumplir con los Programas de Mantenimiento recomendados por el fabricante o con un Programa Aprobado por la Autoridad Aeronáutica para cada aeronave, motor, hélice, rotor, como así también cada ítem del equipamiento de emergencia requerido por estas regulaciones.

(b) Para el propósito de esta Sección, el Programa de Mantenimiento del fabricante es aquel que está contenido en el Manual de Mantenimiento o Instrucciones de Mantenimiento emitidos por el fabricante, tal como lo requieren estas Regulaciones, para la aeronave, motor, hélice, rotor o elementos del equipamiento de emergencia.

(c) Reservado.

(d) Reservado.

(e) Para cada aeronave monomotor que se use para el transporte de pasajeros en operaciones IFR, cada explotador deberá incorporar en su programa de mantenimiento alguna de las siguientes opciones:

(1) El programa de "trend monitoring" de motor recomendado por el fabricante, el cual incluya un análisis de aceite si corresponde, o

(2) Un programa de "trend monitoring" de motor aprobado por la Autoridad Aeronáutica que incluya un análisis de aceite cada 100 Hs., o según el intervalo recomendado por el fabricante, el que sea menor.

(f) Para aeronaves monomotor a ser usadas en transporte de pasajeros en operaciones IFR, se requieren instrucciones de mantenimiento escritas conteniendo los métodos, técnicas y prácticas necesarias para mantener el equipamiento especificado en las secciones 135.163 (b) y (d).

(g) Ningún poseedor de un certificado puede operar una aeronave monomotor bajo IFR, transportando pasajeros, a menos que registre y mantenga registros de mantenimiento del motor correspondiente a los resultados de cada ensayo, observaciones e inspecciones requeridas por el programa aplicable de "trend monitoring" de motor especificado en (e)(1) y (e)(2) de esta Sección.

135.423 Organización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones

(a) Cada explotador que realice cualquier tarea de mantenimiento (excluyendo las inspecciones requeridas), mantenimiento preventivo o alteraciones y cada persona con la cual él acuerde la realización de esas tareas, deberá tener una organización adecuada para realizarlas.

(b) Cada explotador que realice cualquier inspección requerida por su Manual según la Sección 135.427(b) (2) ó (3) de esta Parte (denominadas en esta Subparte como Inspecciones Requeridas (RII)) y cada persona con la cual acuerde la realización de esas tareas, debe tener una organización adecuada para realizarlas.

(c) Cada persona que realice las inspecciones requeridas, además de otras tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, deberá organizar la realización de esas tareas de forma tal de separar

aquellas correspondientes a inspecciones requeridas (RII) de las restantes tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. La separación deberá ser hecha debajo del nivel de control administrativo en el cual se ejerce toda la responsabilidad tanto sobre las tareas de las inspecciones requeridas (RII) como sobre las correspondientes al resto del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración.

(d) Cada explotador que realice su mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, debe determinar las habilidades de sus empleados que no disponen de Licencias y sus Habilitaciones, o Certificados de Competencia, que realicen funciones de mantenimiento basadas en entrenamiento, conocimiento, experiencia y pruebas prácticas, de acuerdo con el Anexo 3 de esta Parte.

135.425 Programas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones

(a) Cada explotador deberá tener un Programa de Inspección y un Programa que cubra todo otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, que asegure que:

- (1) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, realizado por él o por otras personas, se realiza de acuerdo con lo establecido en el Manual del explotador.
- (2) Se provea el personal competente y los medios y equipos necesarios para la correcta realización de las tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones; y
- (3) Cada aeronave liberada al servicio se encuentra aeronavegable y haya sido correctamente mantenida para operar según esta Parte.

135.427 Requisitos del Manual

(a) Cada explotador deberá incluir en su Manual el diagrama o descripción de la organización requerida por la Sección 135.423 de esta Parte y una lista de las personas con las cuales ha realizado convenios o contratos para la ejecución de cualquiera de las inspecciones requeridas, que no sean mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, incluyendo una descripción general de tales tareas.

(b) Cada explotador deberá incluir en su Manual los programas requeridos por la Sección 135.425 de esta Parte, los que se deberán cumplir para la realización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones de las aeronaves del explotador incluyendo estructuras, motores, hélices, rotores, accesorios, equipos de emergencia y partes, debiendo incluir al menos lo siguiente:

- (1) El método para realizar el mantenimiento de rutina y el de no rutina (que no sean las inspecciones requeridas), el mantenimiento preventivo y las alteraciones.
- (2) La designación de los ítems de mantenimiento y alteración que deben ser inspeccionados (inspecciones requeridas), incluyendo como mínimo aquellos que de no ser realizados correctamente, o si se usan materiales o partes inadecuados, podrían dar como resultado fallas, mal funcionamientos o defectos que hagan peligrar la operación segura de la aeronave.
- (3) El método para realizar las inspecciones requeridas y la designación por cargo de las personas autorizadas para realizar las inspecciones requeridas.
- (4) Procedimientos para la inspección de los trabajos realizados como consecuencia de novedades halladas previamente durante las inspecciones requeridas (Procedimientos "Buy-Back").
- (5) Procedimientos, normas y límites necesarios para llevar a cabo las inspecciones requeridas y la aceptación o rechazo de los ítems requeridos a ser inspeccionados y para las inspecciones periódicas y la calibración de: herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba.
- (6) Procedimientos para asegurar la realización de todas las inspecciones requeridas (RII).
- (7) Instrucciones para prevenir que cualquier persona que realice cualquier trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo la inspección requerida de ese mismo trabajo.
- (8) Instrucciones y procedimientos para evitar que cualquier decisión de un Inspector referida a una inspección requerida sea revocada por personas que no formen parte del personal de supervisión de la unidad de inspección, ni de un nivel de control administrativo que tenga la responsabilidad total de la administración tanto de las funciones de inspección requerida, como de las correspondientes al resto del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones.
- (9) Procedimiento para asegurar que las "inspecciones requeridas" (RII), y el resto del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones, que no se han terminado a causa de interrupciones en el trabajo, sean completadas correctamente antes que se libere al servicio la aeronave.

(c) Cada explotador deberá incorporar en su Manual, un sistema adecuado (el cual puede incluir un sistema codificado) para retener la siguiente información:

- (1) Una descripción del trabajo realizado (o una referencia a datos aceptables para la Autoridad Aeronáutica).

(2) El nombre de la persona que realiza el trabajo, si este es realizado por una persona que no pertenece a la organización del explotador, y

(3) El nombre u otro tipo de identificación cierta del individuo que aprueba el trabajo.

(d) Cada explotador que opere aviones de más de 5.700 Kg. de peso máximo de despegue certificado, deberá incluir en su manual, cuando sea aplicable, un programa de integridad estructural recomendado por el fabricante y aprobado por la Autoridad Aeronáutica del Estado de diseño, que garantice la aeronavegabilidad del avión. Este programa deberá contener, en lo que sea aplicable información específica sobre la prevención y control de la corrosión, modificaciones estructurales e inspecciones correspondientes, evaluación de reparaciones e inspecciones suplementarias.

135.429 Personal para inspecciones requeridas

(a) Ninguna persona puede efectuar las inspecciones requeridas a menos que esté correctamente entrenada, calificada y autorizada para ello.

(b) Ninguna persona puede permitirle a otra efectuar una inspección requerida a menos que, durante ese período, la persona que efectúe esa inspección esté bajo la supervisión y control de una unidad de inspección.

(c) Ninguna persona puede realizar una inspección requerida si, a su vez, realizó el ítem de trabajo que requiere ser inspeccionado.

(d) En el caso de helicópteros que sean operados en zonas remotas, la Autoridad Aeronáutica puede aprobar procedimientos para que el piloto efectúe ítems de inspección requerida cuando no haya otra persona calificada disponible, previendo que:

(1) El piloto sea empleado del explotador;

(2) El explotador pueda demostrar satisfactoriamente a la Autoridad Aeronáutica que cada piloto autorizado por él para realizar inspecciones requeridas está apropiadamente entrenado y calificado;

(3) La inspección requerida es como resultado de una interrupción mecánica y no forma parte del Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada del explotador;

(4) Cada ítem es inspeccionado después de cada vuelo hasta que el ítem haya sido inspeccionado por un mecánico apropiadamente certificado que no sea aquel que originariamente realizó el ítem del trabajo; y

(5) Cada ítem del trabajo que es un ítem de inspección requerida, que es parte del sistema de control de vuelo, deberá ser ensayado en vuelo y reinspeccionado antes que la aeronave esté aprobada para retornar al servicio.

(e) Cada explotador deberá mantener o determinar que cada persona con la cual efectúa convenios para realizar sus inspecciones requeridas mantenga una lista actualizada de las personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para llevar a cabo las inspecciones requeridas. Cada persona será identificada por su nombre, su cargo y las inspecciones que está autorizada a realizar. El explotador (o persona con la que hace convenios para realizar sus inspecciones requeridas) deberá entregar, a cada persona autorizada de ésta forma, la información por escrito que describa las responsabilidades, las facultades y las limitaciones de inspección para esa persona. La lista deberá estar disponible para su inspección por la Autoridad Aeronáutica.

135.431 Análisis y vigilancia continuos

(a) Cada explotador deberá establecer y mantener un sistema para el análisis y la vigilancia continuos del cumplimiento y de la efectividad de su Programa de Inspección y del programa que abarca el resto de su mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, y para la corrección de cualquier deficiencia en esos programas, sin tener en cuenta si los mismos son cumplidos por el explotador o por un tercero.

(b) Siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que alguno o ambos Programas descritos en el párrafo (a) de esta Sección no contienen los procedimientos y normas adecuadas para cumplir con lo requerido por esta Parte, el explotador deberá, luego de haber sido notificado por la Autoridad Aeronáutica, realizar las modificaciones indicadas por ésta a dichos Programas.

(c) El explotador podrá solicitar a la Autoridad Aeronáutica que reconsidere la notificación para realizar un cambio en uno de los Programas. La petición deberá ser enviada por escrito a la Autoridad Aeronáutica dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la notificación por parte del explotador. Excepto en el caso de una emergencia que requiriera una acción inmediata en pro de la seguridad, la recepción de la petición dejará en suspenso la aplicación de la notificación, pendiente de la decisión de la Autoridad Aeronáutica.

135.433 Programa de entrenamiento para personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo

Cada explotador, o la persona que realiza las funciones de mantenimiento o mantenimiento preventivo para él, deberá tener un programa de entrenamiento para asegurar que cada persona (incluyendo el personal de inspección) que determina si el trabajo realizado es adecuado, está totalmente informado acerca de los procedimientos, técnicas y nuevo equipamiento en uso, y es competente para realizar las tareas encomendadas.

A partir del 01 de Enero de 2010, este Programa deberá incluir también el entrenamiento de todo el personal, incluyendo al Personal de Conducción, en aquellos aspectos relacionados con los Factores Humanos con el objetivo de concientizar a todo el personal de la organización sobre la importancia de tales aspectos durante la realización de sus tareas habituales.

135.435 Requerimientos del certificado

(a) Excepto para mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones e inspecciones requeridas realizadas por Talleres Aeronáuticos de Reparación habilitados según lo establecido en la Parte 145 y estén ubicados fuera del territorio nacional, cada persona que está directamente a cargo del mantenimiento, del mantenimiento preventivo, o de las alteraciones, y cada persona que realiza las inspecciones requeridas, deben estar debidamente certificadas.

(b) Para el propósito de esta Sección, una persona "directamente a cargo" es aquella que es responsable de los trabajos realizados por el taller o empresa que realiza el mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones u otras funciones que afecten la aeronavegabilidad. Una persona que está "directamente a cargo", no necesita ni observar físicamente ni dirigir constantemente, a cada trabajador pero debe estar disponible para consultas y tomas de decisiones en los temas que requieran conocimientos específicos o decisiones de un nivel de autoridad superior que aquel de la persona que está realizando el trabajo.

(c) En los talleres o centro de mantenimiento que por su magnitud y/o complejidad técnica, posean en la organización establecida en su Manual de Mantenimiento, niveles o puestos de conducción ubicados por debajo del máximo nivel gerencial del área técnica, las personas que los ocupen deben estar debidamente certificados, de modo tal que se encuentren habilitadas para liberar al servicio el material correspondiente al área de su incumbencia.

135.437 Autoridad para realizar y aprobar mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones

(a) Un explotador puede realizar, o contratar con otras personas, la realización de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones de acuerdo con lo previsto en su Manual de Mantenimiento. Además, un explotador puede realizar estas funciones para otro explotador según como esté previsto en el Manual de Mantenimiento de éste último.

(b) Un explotador puede aprobar cualquier estructura, motor, hélice, rotor o accesorio para retornar al servicio luego de habersele realizado, según el párrafo (a) de esta Sección, mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteración. Sin embargo en el caso de una reparación o alteración mayor el trabajo debe haber sido hecho en concordancia con los datos técnicos aprobados por la Autoridad Aeronáutica y, en este caso, el retorno al servicio deberá ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

135.439 Requisitos de los registros de mantenimiento

(a) Cada explotador deberá mantener (usando el sistema descrito en el Manual requerido en la Sección 135.427 de esta Parte) los siguientes registros por los períodos de tiempo especificados en el párrafo (b) de esta Sección:

(1) Todos los registros necesarios para demostrar que la totalidad de los requerimientos para la emisión de una Liberación de Aeronavegabilidad han sido cumplidos de acuerdo con la Sección 135.443 de esta Parte.

(2) Los registros deben contener la siguiente información:

(i) El tiempo total en servicio de la aeronave, motor, hélice y rotor.

(ii) El estado actual de los componentes con límite de vida de la aeronave, motor, hélice, rotor y accesorios.

(iii) El tiempo desde la última recorrida general de cada ítem instalado en la aeronave, que debe ser sometido a una Recorrida General periódicamente.

(iv) La identificación del estado actualizado de cumplimiento de las inspecciones en cada aeronave, incluyendo el tiempo desde la última inspección requerida de acuerdo con el programa de inspección según el cual se

mantiene a la aeronave y sus accesorios.

(v) El estado actualizado del cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables, incluyendo la fecha y los métodos de cumplimiento y, si la Directiva de Aeronavegabilidad requiere acción recurrente, el tiempo y fecha en el cual deberá realizarse la próxima acción.

(vi) Una lista actualizada de las reparaciones y alteraciones mayores de cada aeronave, motor, hélice, rotor y accesorios.

(b) Cada explotador deberá retener los registros requeridos por esta Sección, durante los siguientes períodos de tiempo:

(1) Excepto para los registros de la última recorrida general de cada aeronave, motor, hélice, rotor y accesorios, los registros especificados en el párrafo (a)(1) de esta Sección, deberán retenerse hasta que el trabajo sea repetido o reemplazado por otro trabajo de alcance o detalle equivalente pero, en ningún caso, por menos de un año desde que el trabajo fue realizado, lo que ocurra más tarde.

(2) Los registros de la última recorrida general de cada aeronave, motor, hélice, rotor y accesorio deberán retenerse hasta que el trabajo sea reemplazado por otro con detalles y alcances equivalentes.

(3) Los registros especificados en el párrafo (a)(2) de esta Sección, deberán retenerse y transferirse con la aeronave en el momento en que esta sea vendida.

(c) El explotador tendrá todos los registros de mantenimiento requeridos por esta Sección disponibles para su inspección por parte de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica, o por parte de los investigadores de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (J.I.A.A.C.).

135.441 Transferencia de los registros de mantenimiento

(a) Cada explotador que venda una aeronave registrada en el país deberá transferir al comprador, en el momento de la venta, los siguientes registros de la misma, escritos en lenguaje corriente, o en forma codificada, que provea lo necesario para la preservación y la recuperación de la información de una manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica:

(1) Los registros especificados en la Sección 135.439(a)(2) de esta Parte.

(2) Los registros especificados en la Sección 135.439(a)(1) de esta Parte, los cuales no son los comprendidos dentro del párrafo (a)(1) de esta Sección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor custodiar físicamente tales registros. Sin embargo, la custodia de esos registros por el vendedor no libera al comprador de la responsabilidad asumida según la Sección 135.439 (c) de esta Parte, de mantener los registros disponibles para su inspección por parte de un inspector de la Autoridad Aeronáutica o de un investigador de la J.I.A.A.C.

135.443 Liberación de la aeronavegabilidad o anotación en el historial de la aeronave

(a) Ningún explotador puede operar una aeronave luego de habersele realizado mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones a menos que el explotador prepare, o haga preparar a la persona con quien él contrata la realización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo o de las alteraciones:

(1) Una liberación de aeronavegabilidad; o

(2) Una anotación adecuada en el historial de la aeronave.

(b) La liberación de aeronavegabilidad o la anotación requeridas en el párrafo (a) de esta Sección deberán:

(1) Ser realizadas de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Manual del explotador.

(2) Incluir una certificación de que:

(i) El trabajo fue realizado de acuerdo con los requerimientos del Manual del explotador.

(ii) Todos los ítems que requerían ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que los trabajos se completaron satisfactoriamente.

(iii) No existe ninguna condición conocida que podría hacer no aeronavegable a la aeronave.

(iv) En lo que concierne al trabajo realizado, la aeronave está en condiciones de operación segura.

(3) Estar firmadas por alguna de las personas requeridas por los párrafos (c) o (d), según corresponda.

(c) En caso que un explotador realice total o parcialmente su propio mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, dicho explotador deberá establecer en su Manual de Mantenimiento la/s persona/s autorizada/s y calificada/s, cuya firma libera la aeronavegabilidad de cada aeronave.

(d) No obstante el párrafo (b)(3) de esta Sección, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones realizadas por un Taller Aeronáutico de Reparaciones certificado según las disposiciones de

la RAAC Parte 145, la Liberación de Aeronavegabilidad o anotación requerida por el párrafo (a) de esta Sección, puede ser firmada por una persona que cumpla con lo dispuesto por la Sección 145.205 de estas regulaciones y sea autorizada por ese taller de reparación

(e) En lugar de reiterar cada una de las condiciones de la certificación requeridas en el párrafo (b) de esta Sección, el explotador puede establecer en su Manual que la firma de la(s) persona(s) autorizada(s) y calificada(s) para la liberación de aeronavegabilidad requerida en los párrafos (c) y (d), constituye en si misma la certificación requerida.

CRFA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO