

## Subparte – Aeronavegabilidad continuada

### 121.1101 Propósito y definición.

(a) Esta subparte requiere que las personas que sean titulares de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) conforme a la RAAC Parte 119 mantengan la aeronavegabilidad continuada de cada aeronave. Estos requisitos pueden incluir, pero no estar limitados a, la revisión del programa de mantenimiento, la incorporación de cambios al diseño y revisiones a las Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada.

### 121.1103 Reservado.

### 121.1105 Evaluación de reparaciones de fuselajes presurizados.

(a) Los titulares de certificado no pueden operar aeronaves Airbus Modelo A300 (se excluye la Serie 600), British Aerospace Modelo BAC 1-11, Boeing Modelos 707, 720, 727, 737 o 747, McDonnell Douglas Modelos DC-8, DC-9/MD-80 o DC-10, Fokker Modelo F28 o Lockheed Modelo L-1001 más allá del número de ciclos de vuelo aplicables especificados más adelante, o del 1° de junio de 2020, lo que suceda después, a menos que se hayan emitido especificaciones de operación referidas a las guías de evaluación de reparación aplicables al límite de presión del fuselaje (revestimiento del fuselaje, revestimiento de la puerta y recubrimiento del mamparo) y que esas guías se incorporen a su programa de mantenimiento aprobado por la ANAC.

(1) Para el Airbus Modelo A300 (excepto la serie 600), el tiempo de implementación de ciclos es:

(i) Modelo B2: 36.000 vuelos.

(ii) Modelo B4-100 (inclusive el Modelo B4-2C): 30.000 vuelos sobre la línea inicial y 36.000 vuelos por debajo de la línea inicial.

(iii) Modelo B4-200: 25.500 vuelos sobre la línea inicial.

(2) Para todos los modelos de British Aerospace BAC 1-11, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 60.000 vuelos.

(3) Para todos los modelos de Boeing 707, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 15.000 vuelos.

(4) Para todos los modelos de Boeing 720, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 23.000 vuelos.

(5) Para todos los modelos de Boeing 727, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 45.000 vuelos.

- (6) Para todos los modelos de Boeing 737, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 60.000 vuelos.
- (7) Para todos los modelos de Boeing 747, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 15.000 vuelos.
- (8) Para todos los modelos de McDonnell Douglas DC-8, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 30.000 vuelos.
- (9) Para todos los modelos de McDonnell Douglas DC-9/MD-80, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 60.000 vuelos.
- (10) Para todos los modelos de McDonnell Douglas DC-10, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 30.000 vuelos.
- (11) Para todos los modelos de Lockheed L-1001, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 27.000 vuelos.
- (12) Para los Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000 y 4000, el tiempo de implementación de ciclos de vuelo equivale a 60.000 vuelos.

#### 121.1107 Inspecciones suplementarias.

(a) Aplicabilidad. Excepto por lo especificado en el párrafo (b), esta Sección se aplica a las aeronaves de categoría transporte, propulsadas por turbinas, con certificado tipo emitido después del 1° de enero de 1958, que como resultado de la certificación tipo original o de un aumento posterior de capacidad tienen:

- (1) Una capacidad de 30 asientos de pasajeros o más por certificado tipo.
- (2) Una capacidad máxima de carga de 3400 kg. o más.

(b) Requisitos generales. Con posterioridad al 1° de junio de 2020, el titular del certificado no puede operar una aeronave conforme a esta Parte si no cumple los siguientes requisitos:

(1) Estructura básica. El programa de mantenimiento para la aeronave del titular del certificado incluye inspecciones basadas en la tolerancia al daño y procedimientos para estructuras susceptibles a fisuras por fatiga que podrían contribuir a una falla catastrófica. Para los propósitos de esta Sección, esa estructura se denomina “estructura crítica a fatiga”.

(2) Efectos adversos de reparaciones, alteraciones y modificaciones. El programa de mantenimiento de la aeronave incluye un medio para abordar los efectos adversos que las reparaciones, alteraciones y modificaciones pueden tener sobre la estructura crítica a fatiga y sobre las inspecciones requeridas por el párrafo

(c)(1) de esta Sección. Los medios para abordar estos efectos adversos deben ser aprobados por la ANAC.

(3) Cambios al programa de mantenimiento. Los cambios practicados al programa de mantenimiento requerido por los párrafos (c)(1) y (c)(2) de esta Sección y toda revisión posterior de estos cambios, deben ser aprobados por la ANAC.

121.1109 Programa de mantenimiento de sistemas de interconexión de cables eléctricos (EWIS).

(a) Esta Sección se aplica a las aeronaves de categoría transporte, aeronaves propulsadas por turbina con certificado tipo emitido con posterioridad al 1° de enero de 1958, que, como resultado de la certificación tipo original o de un posterior aumento de capacidad, tienen:

(1) Una capacidad máxima de 30 pasajeros o más por certificado tipo.

(2) Una capacidad máxima de carga de 3400 kg. o más.

(b) Los titulares de certificados no pueden operar una aeronave identificada en el párrafo (a) de esta Sección después del 1° de junio de 2020, a menos que el programa de mantenimiento de esa aeronave incluya inspecciones y procedimientos para los sistemas de interconexión de cables eléctricos (EWIS).

(c) Los cambios propuestos al programa de mantenimiento de EWIS deben basarse en las Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada (ICA) para EWIS que hayan sido desarrolladas de acuerdo con lo establecido en el Apéndice H de la Parte 25 de las RAAC, aplicables a las aeronaves afectadas (inclusive las ICA desarrolladas para certificados tipo suplementarios de sistemas instalados en cada aeronave) y que han sido aprobadas por la ANAC.

(1) Para las aeronaves sujetas a la Sección 26.11 de la RAAC Parte 26, las ICA para EWIS deben cumplir los párrafos H25.5(a)(1) y (b) del Apéndice H de la Parte 25 de las RAAC.

(2) Para las aeronaves sujetas a la Sección 25.1729 de la Parte 25 de las RAAC, las ICA para EWIS deben cumplir el párrafo H25.4 y la totalidad del párrafo H25.5 del Apéndice H de la Parte 25 de las RAAC.

(d) Con posterioridad al 1° de junio de 2020, antes de retornar una aeronave al servicio después de realizarle alteraciones para las cuales se han desarrollado ICA para EWIS, el titular del certificado debe incluir en el programa de mantenimiento de la aeronave inspecciones y procedimientos para EWIS basados en las ICA.

(e) Los cambios del programa de mantenimiento de EWIS identificados en los párrafos (c) y (d) de esta Sección y toda revisión posterior de EWIS deben presentarse a la ANAC para su aprobación.

#### 121.1111 Programa de mantenimiento del sistema de tanques de combustible.

(a) Esta Sección se aplica a aeronaves de categoría transporte propulsadas por turbinas y con certificado tipo emitido con posterioridad al 1° de enero de 1958, que, como resultado de la certificación tipo original o de un posterior aumento de capacidad tienen:

- (1) Una capacidad máxima de 30 pasajeros o más por certificado tipo.
- (2) Una capacidad máxima de carga de 3400 kg o más.

(b) Para cada aeronave en la cual se ha instalado un tanque de combustible auxiliar conforme a una aprobación de campo, antes del 1° de junio de 2020, el titular del certificado debe presentar a la ANAC las instrucciones de mantenimiento propuestas para el tanque que reúnan los requisitos de la Regulación Federal de Aviación Especial No. 88 (SFAR 88).

(c) El titular del certificado no puede operar una aeronave identificada en el párrafo (a) de esta Sección después del 1° de junio de 2020, a menos que el programa de mantenimiento de esa aeronave haya sido revisado para incluir inspecciones, procedimientos y limitaciones aplicables para los sistemas de tanques de combustible.

(d) Las revisiones propuestas del programa de mantenimiento del sistema de tanques de combustible deben basarse en las Instrucciones de Aeronavegabilidad Continuada (ICA) para el sistema de tanque de combustible que han sido desarrolladas de acuerdo con las provisiones pertinentes de la SFAR 88 o de la Sección 25.1529 y/o el Apéndice H de la Parte 25 de las RAAC, vigentes al 6 de junio de 2001 (incluyendo las desarrolladas para tanques de combustible auxiliares, si los hubiere, instalados conforme a certificados tipo suplementarios o a otra aprobación de diseño) y deben estar aprobadas por la ANAC.

(e) Con posterioridad al 1° de junio de 2020, antes de retornar una aeronave al servicio después de una alteración en un tanque de combustible para la cual se han desarrollado las ICA conforme a la SFAR 88 o a la Sección 25.1529 de la RAAC Parte 25 vigentes al 6 de junio de 2001, el titular del certificado debe incluir en el programa de mantenimiento de la aeronave las inspecciones y procedimientos para el sistema de tanques de combustible basadas en aquellas ICA.

(f) Los cambios al programa de mantenimiento del sistema de tanques de combustible identificado en los párrafos (d) y (e) de esta Sección y cualquier revisión posterior debe presentarse a la ANAC para su aprobación.

#### 121.1113 Límite de la validez.

(a) Aplicabilidad. Esta Sección se aplica a titulares de certificado que operan aeronaves de categoría transporte propulsadas por turbinas con un peso bruto máximo de despegue de 34.000 Kg con certificado tipo emitido con posterioridad al 1° de enero de 1958, independientemente de si ese peso consta en el certificado tipo original o en un posterior cambio de diseño. Esta Sección también se aplica a titulares de certificado que operan aeronaves de categoría transporte propulsadas por turbinas con certificado tipo emitido con posterioridad al 1° de enero de 1958, independientemente del peso bruto máximo de despegue, para el cual se requiere un límite de la validez de los datos de ingeniería que sustentan el programa de mantenimiento estructural (de aquí en adelante denominado LOV), de acuerdo con la Sección 25.571 o la Sección 26.21 de las RAAC Parte 25 y 26 respectivamente, con posterioridad al 1° de junio de 2020.

(b) Límite de la validez. Los titulares de certificados no pueden operar una aeronave identificada en el párrafo (a) de esta Sección después de la fecha aplicable indicada en el Cuadro 1 de esta Sección, a menos que se incorpore a su programa de mantenimiento una Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad (ALS) aprobadas conforme al Apéndice H de la Parte 25 o de la Sección 26.21 de las RAAC Parte 25 y 26 respectivamente. La ALS debe:

(1) Incluir un LOV aprobado conforme a la Sección 25.571 o a la Sección 26.21 de las RAAC Parte 25 y 26 respectivamente, si corresponde, a excepción de lo previsto en el párrafo (f) de esta Sección; y,

(2) Distinguirse claramente dentro de su programa de mantenimiento.

(c) Operación de aeronaves excluidas de la Sección 26.21 de la RAAC Parte 26. Los titulares de certificado no pueden operar una aeronave identificada en la Sección 26.21 (g) de la RAAC Parte 26 después del 1° de diciembre de 2020, a menos que una Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad aprobada conforme al Apéndice H de la RAAC Parte 25 o a la Sección 26.21 de la RAAC Parte 26 sea incorporada a su programa de mantenimiento. La ALS debe:

(1) Incluir un LOV aprobado conforme a la Sección 25.571 y a la Sección 26.21 de las RAAC Parte 25 y 26 respectivamente, según corresponda, excepto por lo establecido en el párrafo (f) de esta Sección; y,

(2) Distinguirse claramente dentro de su programa de mantenimiento.

(d) Límite de validez extendido. Los titulares de certificado no pueden operar una aeronave más allá de lo establecido en el LOV, o en el LOV extendido, especificado en el párrafo (b)(1), (c), (d) o (f) de esta Sección, según corresponda, a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

(1) Se debe incorporar a su programa de mantenimiento una ALS que:

(i) Incluya un LOV extendido y cualquier ítem de las limitaciones de aeronavegabilidad susceptible a daños generalizados por fatiga aprobado conforme a la Sección 26.23 de la RAAC Parte 26; y,

(ii) Sea aprobado conforme a la Sección 26.23 de la RAAC Parte 26.

(2) El LOV extendido y los ítems de las limitaciones de aeronavegabilidad susceptibles a daños generalizados por fatiga deben distinguirse claramente en el programa de mantenimiento.

(e) Aprobación por la ANAC. Los titulares de certificado deben presentar las revisiones del programa de mantenimiento requeridas por los párrafos (b), (c) y (d) de esta Sección a la ANAC para su revisión y aprobación.

(f) Excepción. En el caso de aeronaves para las cuales el LOV no ha sido aprobado a la fecha de cumplimiento especificada en el párrafo (c) o en el Cuadro 1 de esta Sección, en lugar de incluir un LOV aprobado en la ALS, el explotador debe incluir el LOV aplicable por defecto especificado en el Cuadro 1 o en el Cuadro 2 de esta Sección, según corresponda.

Cuadro 1 – Aeronaves sujetas a la Sección 26.21 de la RAAC Parte 26.

Modelo de aeronave	Fecha de cumplimiento – meses después del [fecha de publicación]	LOV por defecto [ciclos de vuelo (FC) u horas de vuelo (FH)]
<b>AIRBUS – Sólo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
A300 B2-1A, B2-1C, B2K-3C, B2-203	30	48.000 FC
A300 B4-2C, B4-103	30	40.000 FC
A300 B4-203	30	34.000 FC
Serie A 300, 600	60	30.000 FC/67.500 FH
Serie A 310, 200	60	40.000 FC/60.000 FH
Serie A 310, 300	60	35.000 FC/60.000 FH
Serie A 318	60	48.000 FC/60.000 FH
Serie A 319	60	48.000 FC/60.000 FH
Serie A 320 100	60	48.000 FC/48.000 FH
Serie A 320 200	60	48.000 FC/60.000 FH
Serie A 321	60	48.000 FC/60.000 FH
Serie A 330 200, 300 (excepto la familia WV050) (no mejorada)	60	40.000 FC/60.000 FH
Serie A 330 200, 300 familia WV050 (mejorada)	60	33.000 FC/100.000 FH
Serie de Carga A 330 200	60	Ver NOTA
Serie A 340 200, 300 (excepto las familias WV 027 y WV050) (no mejorada)	60	20.000 FC/80.000 FH
Serie A340 200, 300 WV 027 (no mejorada)	60	30.000 FC/60.000 FH
Serie A340 300 familia WV050 (mejorada)	50	20.000 FC/100.000 FH
Serie A340 500, 600	60	16.600 FC/100.000 FH
Serie A 380 800	72	Ver NOTA
<b>BOEING – Sólo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
717	60	60.000 FC/60.000 FH
727 (todas las series)	30	60.000 FC
737 (Clásico): 737-100, 200, 200C, 300, 400, 500	30	75.000 FC
737 (NG): 737-600, 700, 700C, 800, 900, 900ER	60	75.000 FC
747 (Clásico): 747-100, 100B, 100B SUD, 200B, 200C, 200F, 300, 747SP, 747SR	30	20.000 FC
747-400: 747-400, 400D, 400F	60	20.000 FC
757	60	50.000 FC
767	60	50.000 FC
777-200, 300	60	40.000 FC
777-200LR, 777-300ER	72	40.000 FC
777F	72	11.000 FC

<sup>1</sup> Con certificado tipo emitido al 14 de enero de 2011.

Modelo de aeronave	Fecha de cumplimiento – meses después del [fecha de publicación]	LOV por defecto [ciclos de vuelo (FC) u horas de vuelo (FH)]
<b>BOMBARDIER -Sólo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
CL.600: 2D15 (Jet Regional Serie 705), 2D24 (Jet Regional Serie 900)	72	60.000 FC
<b>EMBRAER – Sólo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
ERJ 170	72	Ver NOTA
ERJ 190	72	Ver NOTA
<b>FOKKER – Solo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
F.28 Mark 0070, Mark 0100	30	90.000 FC
<b>LOCKHEED – Solo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
L-1011	30	36.000 FC
188	30	26.600 FC
382 (toda la serie)	30	20.000 FC/50.000 FH
<b>MCDONNELL DOUGLAS – Sólo modelos existentes<sup>1</sup></b>		
DC-8, 8F	30	50.000 FC/50.000 FH
DC-9 (excepto modelos MD-80)	30	100.000 FC/100.000 FH
MD-80 (DC-9-81, 82, 83, 87, MD-88)	30	50.000 FC/50.000 FH
MD-90	60	60.000 FC/90.000 FH
DC-10-10, 15	30	42.000 F C/60.000 FH
DC-10-30, 40, 10F, 30F, 40F	30	30.000 FC/60.000 FH
MD-10-10F	60	42.000 FC/60.000 FH
MD-10-30F	60	30.000 FC/60.000 FH
MD-11, MD-11F	60	20.000 FC/60.000 FH
<b>Cambios en el Peso Bruto Máximo de Despegue:</b>		
Todas las aeronaves cuyo peso bruto máximo de despegue ha sido reducido a 34.000 Kg o menos después del 14 de enero de 2011, o aumentado a más de 34.000 Kg en cualquier momento a través de un certificado tipo enmendado o de un certificado tipo suplementario.	30, o dentro de los 12 meses posteriores a la aprobación del LOV, o antes de operar la aeronave, lo que ocurra en último lugar	No corresponde
Todos los otros modelos de aeronaves (CT o CT enmendado) no listados en el Cuadro 2	72, o dentro de los 12 meses posteriores a la aprobación del LOV, o antes de operar la aeronave, lo que ocurra en último lugar	No corresponde

NOTA: Las limitaciones de operación de las aeronaves se indican en la Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad.

<sup>1</sup> Con certificado tipo emitido al 14 de enero de 2011.

Cuadro 2 – Aeronaves excluidas de la Sección 26.21 de la RAAC Parte 26.

Modelo de aeronave	LOV por defecto [ciclos de vuelo (FC) u horas de vuelo (FH)]
<b>AIRBUS</b>	
Caravelle	15.000 FC/24.000 FH
<b>AVIONS MARCEL DASSAULT</b>	
Breguet Aviation Mercure 100C	20.000 FC/16.000 FH
<b>BOEING</b>	
Boeing 707 (Serie 100 y Serie 200)	20.000 FC
Boeing 707 (Serie 300 y Serie 400)	20.000 FC
Boeing 720	30.000 FC
<b>BOMBARDIER</b>	
CL-44D4 y CL-44J	20.000 FC
BD-700	15.000 FH
<b>BRISTOL AEROPLANE COMPANY</b>	
Britannia 305	10.000 FC
<b>BRITISH AEROSPACE AIRBUS, LTD.</b>	
BAC 1-11 (todos los modelos)	85.000 FC
<b>BRITISH AEROSPACE (COMMERCIAL AIRCRAFT) LTD.</b>	
Armstrong Whitworth Argosy A.W. 650 Serie 101	20.000 FC
<b>BAE SYSTEMS (OPERATIONS) LTD.</b>	
BAe 146-100A (todos los modelos)	50.000 FC
BAe 146-200-07	50.000 FC
BAe 146-200-07 Dev	50.000 FC
BAe 146-200-11	50.000 FC
BAe 146-200-07A	47.000 FC
BAe 146-200-11 Dev	43.000 FC
BAe 146-300 (todos los modelos)	40.000 FC
Avro 146-RJ70A (todos los modelos)	40.000 FC
Avro 146-RJ85A y 145-RJ100A (todos los modelos)	50.000 FH
<b>D &amp; R NEVADA, LLC</b>	
Convair Modelo 22	1.000 FC/1.000 FH
Convair Modelo 23M	1.000 FC/1.000 FH
<b>de HAVILLAND AIRCRAFT COMPANY, LTD.</b>	
D.H. 106 Comet C	8.000 FH
<b>GULFSTREAM</b>	
GV	40.000 FH
GV-SP	40.000 FH
<b>ILYUSHIN AVIATION COMPLEX</b>	
IL-96T	10.000 FC/30.000 FH

Modelo de aeronave	LOV por defecto [ciclos de vuelo (FC) u horas de vuelo (FH)]
LOCKHEED	
300-50A01 (USAF C 141A)	20.000 FC

121.1115 Medios para reducir la inflamabilidad.

(a) Aplicabilidad. Esta Sección se aplica a las aeronaves de categoría transporte propulsadas por turbinas y con certificado tipo emitido con posterioridad al 1° de enero de 1958, que, como resultado de la certificación tipo original o de un aumento posterior de la capacidad, tienen:

- (1) Una capacidad máxima de 30 pasajeros o más por certificado tipo.
- (2) Una capacidad máxima de carga de 3400 Kg o más.

(b) Aeronaves de nueva producción. Excepto lo previsto en la Sección 121.628 de la RAAC Parte 121, los titulares de certificado no pueden operar una aeronave identificada en el Cuadro 1 de esta Sección (incluyendo aeronaves de carga) para la cual el Estado de Fabricación emitió el certificado de aeronavegabilidad original o una aprobación de aeronavegabilidad con posterioridad al 1° de octubre de 2019, a menos que tenga operativo un Medio de Reducción de la Ignición (IMM) o un Medio de Reducción de la Inflamabilidad (FRM) que cumpla los requisitos de la Sección 26.33 de la RAAC Parte 26.

CUADRO 1

Modelo - Boeing	Modelo - Airbus
747 Series	A318, A319, A320, A321 Series
737 Series	A330, A340 Series
777 Series	
767 Series	

(c) Tanques auxiliares de combustible. Los titulares de certificado no pueden operar una aeronave sujeta a la Sección 26.33 de la RAAC Parte 26 que tenga un tanque auxiliar de combustible instalado de acuerdo con una aprobación de campo después de la fecha correspondiente indicada en el párrafo (e) de esta Sección, a menos que se cumplan los siguientes requisitos:

- (1) El titular del certificado cumple la Sección 26.35 de la RAAC Parte 26 a la fecha pertinente indicada en esa Sección.
- (2) El titular del certificado instala un Medio de Mitigación de la Inflamabilidad (FIMM), si corresponde, aprobado por la ANAC.
- (3) Excepto de acuerdo con lo previsto en la Sección 121.628 de la RAAC Parte 121, el FIMM debe estar operativo.

(d) Aeronaves reacondicionadas. Excepto en los casos previstos en los párrafos (j), (k) y (l) de esta Sección, los titulares de certificado no pueden operar aeronaves a las cuales se aplica esta Sección después de las fechas especificadas en el párrafo (e), a menos que cumplan los requisitos de los párrafos (d)(1) y (d)(2).

(1) Se ha instalado un IMM, FRM o FIMM, si lo requieren las Secciones 26.33, 26.35 o 26.37 de la RAAC Parte 26, aprobados por el Departamento Certificación Aeronáutica, dentro de las fechas de cumplimiento especificadas en el párrafo (e) de esta Sección.

(2) Excepto de acuerdo con lo previsto en la Sección 121.628 de la RAAC Parte 121, el IMM, FRM o FIMM, según corresponda, debe estar operativo.

(e) Fechas de cumplimiento. Excepto en los casos previstos en los párrafos (k) y (l) de esta Sección, las instalaciones requeridas por el párrafo (d) de esta Sección deben efectuarse a más tardar en las fechas especificadas en el párrafo (e)(1), (e)(2) o (e)(3) de esta Sección.

(1) El cincuenta por ciento de la flota de los titulares de certificado que se identifica en el párrafo (d)(1) de esta Sección debe ser modificado a más tardar al 1° de junio de 2020.

(2) Cien por ciento de la flota del titular del certificado que se identifica en el párrafo (d)(1) de esa Sección debe ser modificado a más tardar al 1° de junio de 2021.

(3) En el caso de titulares de certificado que tengan sólo una aeronave de un modelo identificado en el Cuadro 1 de esta Sección, dicha aeronave debe ser modificada a más tardar al 1° de junio de 2021.

(f) Cumplimiento después de la instalación. Excepto de acuerdo con lo previsto en la Sección 121.628 de la RAAC Parte 121, los titulares de certificado no pueden:

(1) Operar una aeronave en la cual se haya instalado un IMM o un FRM antes de las fechas especificadas en el párrafo (e) de esta Sección, a menos que el IMM o el FRM estén operativos.

(2) Desactivar o retirar un IMM o un FRM una vez instalados, a menos que sean reemplazados por un medio que cumpla el párrafo (d) de esta Sección.

(g) Revisiones al programa de mantenimiento. Los titulares de certificado no pueden operar aeronaves para las cuales la ANAC ha aprobado limitaciones de aeronavegabilidad de conformidad con las Secciones 26.33, 26.35 o 26.37 de la RAAC Parte 26 después de que las aeronaves han sido modificadas de acuerdo con el párrafo (d) de esta Sección, a menos que el programa de mantenimiento de esas aeronaves sea revisado para incluir las limitaciones de aeronavegabilidad aplicables.

(h) Después de examinar el programa de mantenimiento, tal como se requiere en el párrafo (g) de esta Sección y antes de retornar una aeronave al servicio después de una alteración para la cual las Secciones 25.981, 26.33 o 26.37 de las RAAC Parte 25 y 26 respectivamente requieren limitaciones de aeronavegabilidad, el titular del certificado debe incluir dichas limitaciones de aeronavegabilidad en el programa de mantenimiento.

(i) Los cambios al programa de mantenimiento identificados en los párrafos (g) y (h) de esta Sección deben presentarse antes de la incorporación a la ANAC para su aprobación.

(j) Los requisitos del párrafo (d) de esta Sección no se aplican a aeronaves operadas en servicios de carga, pero esas aeronaves están sujetas al párrafo (f) de esta Sección.

(k) Las fechas de cumplimiento especificadas en el párrafo (e) de esta Sección pueden extenderse un año, con la condición de que:

(1) A más tardar el 1° de octubre de 2019, el titular del certificado notifique a la ANAC que pretende cumplir este párrafo.

(2) A más tardar el 1° de octubre de 2019, el titular del certificado solicite una enmienda de sus especificaciones de operación de acuerdo con la Sección 119.51 de la RAAC Parte 119 y revise el manual requerido por la Sección 121.133 de la RAAC Parte 121 para incluir un requisito que establezca que los modelos de aeronaves especificados en el Cuadro 2 de esta Sección utilicen sistemas de aire acondicionado de tierra para demoras efectivas en puerta de embarque de más de 30 minutos, cuando estén disponibles en las puertas y operativos, siempre que la temperatura ambiente supere los 15 grados centígrados; y,

(3) A partir de ese momento, el titular del certificado utilice los sistemas de aire acondicionado de tierra descritos en el párrafo (k)(2) de esta Sección en cada aeronave sujeta a la extensión.

CUADRO 2

Modelo - Boeing	Modelo - Airbus
747 Series	A318, A319, A320, A321 Series
737 Series	A300, A310 Series
777 Series	A330, A340 Series
767 Series	
757 Series	

(l) En el caso del titular de certificado para el cual se emite un CESA después del 1° de octubre de 2019, la fecha de cumplimiento especificada en el párrafo (e) de esta Sección puede extenderse un año, siempre que dicho titular cumpla los requisitos del párrafo (k)(2) de esta Sección al emitirse las especificaciones de operación iniciales y, a partir de ese momento, use sistemas de aire acondicionado de tierra, tal como se describe en el párrafo (k)(2) de esta Sección, en cada aeronave sujeta a la extensión.

(m) Después de la fecha para la cual esta Sección requiere que esté modificado el 100 por ciento de la flota afectada, los titulares de certificado no pueden operar en un servicio de pasajeros un modelo de aeronave especificado en el Cuadro 2 de esta Sección, a menos que la aeronave haya sido modificada para cumplir la Sección 26.33(c) de la RAAC Parte 26.

(n) Los titulares de certificado no pueden operar una aeronave en el cual se haya instalado un tanque de combustible auxiliar con posterioridad al 1° de junio de 2020, a menos que la ANAC haya certificado que el tanque cumple con la Sección 25.981 de la RAAC Parte 25, vigente al 26 de diciembre de 2008.

121.1119 Protección por explosión en el venteo de los tanques de combustible.

(a) Aplicabilidad. Esta Sección se aplica a aeronaves de categoría transporte, propulsadas por turbinas, con certificado tipo emitido después del 1° de enero de 1958 que tienen:

(1) Una capacidad máxima de 30 pasajeros o más por certificado tipo.

(2) Una capacidad máxima de carga de 3400 Kg o más.

(b) Aeronaves de nueva producción. Los titulares de certificados no pueden operar una aeronave para la cual el Estado de Fabricación ha emitido el certificado de aeronavegabilidad original o una aprobación de aeronavegabilidad de exportación después del 1° de diciembre de 2020, a menos que se instalen y estén operativos medios, aprobados por la ANAC, para impedir explosiones en los tanques de combustible provocadas por la propagación de llamas desde el exterior del venteo de dichos tanques hacia los espacios donde haya vapor de combustible.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** Proyecto RAAC 121 Subparte Aeronavegabilidad continuada

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 13 pagina/s.