

Regulaciones Argentinas
de Aviación Civil



ANAC
ADMINISTRACION NACIONAL
DE AVIACION CIVIL
A R G E N T I N A

RAAC PARTE 121

**REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN
OPERACIONES REGULARES
INTERNAS E INTERNACIONALES
OPERACIONES SUPLEMENTARIAS**

Tercera edición
31 Julio de 2008

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 121 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN OPERACIONES REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

INDICE GENERAL

-  - REGISTRO DE ENMIENDAS
-  - LISTA DE VERIFICACION DE PÁGINAS
-  - INDICE
-  - AUTORIDADES DE APLICACIÓN
-  - AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

- SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sec.	Título
121.1	Aplicación.
121.2	Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
121.9	Operaciones de aviones que tengan una configuración y una capacidad de pasajeros de 30 asientos o menos y una capacidad de carga paga máxima de 3400 Kg. o menos.
121.11	Regulaciones aplicables a operaciones en un país extranjero.
121.13	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
121.14	Programa de Análisis de Datos de Vuelo.
121.15	Transporte de drogas narcóticas, marihuana y drogas o sustancias depresivas o estimulantes.

- SUBPARTE B - REGLAS DE CERTIFICACIÓN PARA EXPLOTADORES AÉREOS INTERNOS E INTERNACIONALES

Reservado.

- SUBPARTE C - REGLAS DE CERTIFICACIÓN PARA EXPLOTADORES AÉREOS SUPLEMENTARIOS

Reservado.

- SUBPARTE D - REGLAS QUE GOBIERNAN A TODOS LOS TITULARES DE CERTIFICADOS EMITIDOS SEGÚN ESTA PARTE

Reservado.

- SUBPARTE E - APROBACION DE RUTAS, OPERACIONES INTERNAS E INTERNACIONALES

Sec.	Título
121.91	Aplicación.
121.93	Requerimientos de rutas. Generalidades.
121.94	Operaciones en espacios aéreos que requieren certificación especial.
121.95	Ancho de ruta.
121.97	Aeródromos. Información requerida.
121.99	Medios para las comunicaciones.
121.101	Medios para la información meteorológica.
121.103	Medios para la navegación en ruta.
121.105	Medios para el servicio y mantenimiento.
121.107	Oficinas o Centros de despacho.

- SUBPARTE F - APROBACION DE AREAS Y RUTAS, OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

Sec.	Título
121.111	Aplicación.
121.113	Requerimientos para áreas y rutas. Generalidades.
121.115	Ancho de ruta.
121.117	Aeródromos. Información requerida.
121.119	Información meteorológica.
121.121	Medios para la navegación en ruta.
121.123	Medios para el servicio y mantenimiento.
121.125	Sistema de seguimiento de los vuelos.
121.127	Requerimientos para el seguimiento de los vuelos.

- SUBPARTE G – REQUERIMIENTOS DEL MANUAL

Sec.	Título
121.131	Aplicación.
121.133	Preparación.
121.135	Contenido.
121.137	Distribución y disponibilidad.
121.139	Requerimientos para disponer los manuales a bordo de los aviones. Operaciones suplementarias.
121.141	Manual de vuelo del avión.
121.143	Responsabilidad ante la Autoridad Aeronáutica.

- SUBPARTE H – REQUERIMIENTOS DEL AVIÓN

Sec.	Título
121.151	Aplicación.
121.153	Requerimientos generales del avión.
121.154	Requerimientos especiales para aviones de matrícula extranjera.
121.155	Reservado.
121.157	Requerimientos de equipamiento y certificación de aviones.
121.159	Prohibición de aviones monomotores.
121.161	Limitaciones de los aviones. Tipos de ruta.
121.163	Pruebas de demostración de aviones.

- SUBPARTE I – PERFORMANCES DEL AVIÓN. LIMITACIONES DE OPERACIÓN

Sec.	Título
121.171	Aplicación
121.173	Generalidades.
121.175	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones de peso.
121.177	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el despegue.
121.179	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta. Todos los motores operativos.
121.181	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones en ruta. Un motor inoperativo.
121.183	Aviones certificados Parte 25, de cuatro o más motores. Propulsados por motor alternativo. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.
121.185	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de destino.
121.187	Aviones propulsados por motores alternativos. Limitaciones para el aterrizaje. Aeródromo de alternativa.
121.189	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de despegue.
121.191	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones en ruta con un motor inoperativo.
121.193	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones en ruta con dos motores inoperativos.
121.195	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones para el aterrizaje en aeródromo de destino.
121.197	Aviones potenciados a turbina. Limitaciones de aterrizaje: aeródromo de alternativa.
121.198	a 121.205 Reservado.
121.207	Aviones provisoriamente certificados. Limitaciones de operación.

- SUBPARTE J – REQUERIMIENTOS ESPECIALES DE AERONAVEGABILIDAD

Sec.	Título
121.211	Aplicación.
121.213	Requerimientos especiales de aeronavegabilidad: Generalidades.
121.215	Interiores de cabina.
121.217	Puertas internas.
121.219	Ventilación.
121.221	Protección contra incendio.
121.223	Pruebas de cumplimiento de la Sección 121.221.
121.225	Fluido descongelante de hélice.
121.227	Distribución de las líneas de presión del sistema de alimentación cruzada (cross-feed).
121.229	Ubicación de los tanques de combustible.
121.231	Conexiones y líneas del sistema de combustible.
121.233	Líneas y conexiones de combustible en zonas con riesgo de fuego.
121.235	Válvulas de combustible.
121.237	Líneas y conexiones de aceite en zonas con riesgo de fuego.
121.239	Válvulas de aceite.
121.241	Drenajes del sistema de aceite.
121.243	Líneas de venteo de los motores.
121.245	Parallamas.
121.247	Construcción del parallamas.
121.249	Capots.
121.251	Tabique de la sección de accesorios del motor.
121.253	Protección contra el fuego de la planta de poder.
121.255	Fluidos Inflamables.
121.257	Medios de corte.
121.259	Líneas y conexiones.
121.261	Líneas de venteo y drenaje.
121.263	Sistemas extintores de fuego.
121.265	Agentes extintores de fuego.
121.267	Alivio de presión en los contenedores de agentes extintores.
121.269	Temperatura de los compartimientos en que se encuentran los contenedores de agentes extintores.
121.271	Materiales del sistema extintor de Incendios.
121.273	Sistemas detectores de fuego.
121.275	Detectores de fuego.
121.277	Protección contra el fuego de otros componentes del avión.
121.279	Control de la rotación del motor.
121.281	Independencia del sistema de combustible.
121.283	Prevención de hielo en el sistema de admisión de aire.
☞ 121.285	Transporte de carga en los compartimientos de pasajeros.
☞ 121.287	Transporte de carga en los compartimientos de carga.
☞ 121.289	Tren de aterrizaje. Dispositivo de aviso auditivo.
121.291	Demostración de procedimientos de evacuación de emergencia.

- SUBPARTE K – REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTO E INSTRUMENTOS

Sec.	Título
121.301	Aplicación.
121.303	Equipamientos e instrumentos del avión.
121.305	Equipamientos de navegación y vuelo.
121.306	Equipos electrónicos portátiles de a bordo.
121.307	Instrumentos de motor.
121.308	Protección de fuego para lavatorios.
☞ 121.309	Equipamiento de emergencia.
☞ 121.310	Equipamiento de emergencia adicional.
☞ 121.311	Asientos, cinturones de seguridad y arnés de hombros.
☞ 121.312	Materiales para los interiores de los compartimientos.
121.313	Equipamiento diverso.

- ☞ 121.314 Compartimiento de carga y equipaje.
- 121.315 Procedimientos de chequeos de cabina de vuelo.
- 121.316 Tanques de combustible.
- ☞ 121.317 Información a los pasajeros.
- 121.318 Sistema de comunicación con el pasajero.
- 121.319 Sistema de intercomunicación de la tripulación.
- 121.321 Reservado.
- 121.323 Instrumentos y equipamiento para operaciones nocturnas.
- 121.325 Instrumentos y equipamiento para operaciones bajo IFR.
- 121.327 Oxígeno suplementario. Aviones propulsados por motor alternativo.
- 121.329 Oxígeno suplementario para subsistencia. Aviones potenciados a turbina.
- 121.331 Requerimientos de oxígeno suplementario para aviones con cabina presurizada. Aviones propulsados por motor alternativo.
- ☞ 121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios. Aviones potenciados a turbina con cabina presurizada.
- 121.335 Equipamientos estándar.
- ☞ 121.337 Equipamiento de protección para la respiración (PBE).
- 121.339 Equipamiento de emergencia para operaciones prolongadas sobre espejos de agua.
- 121.340 Medios de flotación de emergencia.
- 121.341 Equipamiento para operaciones en condiciones de formación de hielo.
- 121.342 Sistema de indicación de calefacción del Tubo Pitot.
- ☞ 121.343 Grabadores de Datos de Vuelo (FDR).
- ☞ 121.345 Equipamiento de radio.
- 121.347 Equipamiento de radio para operar bajo VFR en rutas navegables por referencias.
- 121.349 Equipamiento de radio para operar bajo IFR.
- 121.350 Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de los 49.000 pies.
- 121.351 Reservado.
- ☞ 121.352 Equipamiento requerido para operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS)
- 121.353 Equipamiento de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas. Operaciones internacionales y suplementarias.
- 121.354 Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS).
- 121.355 Equipamiento para operaciones en las cuales se usan medios de navegación especializados.
- 121.356 Sistema de Alerta de Tránsito y Advertencia de Colisión (ACAS/TCAS).
- 121.357 Requerimientos de equipamiento de radar meteorológico de a bordo.
- ☞ 121.358 Requerimientos de equipamiento del sistema de alarma de cortantes de vientos a baja altitud.
- ☞ 121.359 Grabador de Voces de Cabina (CVR).
- 121.360 Sistema de Advertencia de Proximidad del Terreno (GPWS).

- SUBPARTE L - MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

- | Sec. | Título |
|-----------|---|
| 121.361 | Aplicación. |
| 121.363 | Responsabilidad por la aeronavegabilidad. |
| 121.365 | Organización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones. |
| 121.367 | Programa del mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones. |
| 121.368 | Inspección de aviones envejecidos y análisis de registros. |
| 121.369 | Requerimientos del Manual. |
| ☞ 121.370 | Requisitos especiales para el programa de mantenimiento. |
| 121.370a | Inspecciones suplementarias. |
| 121.371 | Personal de inspección requerido. |
| 121.373 | Análisis y Vigilancia continuos. |
| 121.375 | Programa de instrucción de mantenimiento y mantenimiento preventivo. |
| 121.377 | Limitaciones del tiempo de trabajo del personal de mantenimiento y mantenimiento preventivo. |
| 121.378 | Requerimientos del certificado. |
| 121.379 | Autoridad para efectuar y aprobar el mantenimiento, el mantenimiento preventivo y las alteraciones. |
| 121.380 | Requerimientos del registro de mantenimiento. |
| 121.380a | Transferencia de los registros de mantenimiento. |

- SUBPARTE M - REQUERIMIENTOS PARA LA TRIPULACIÓN Y PERSONAL AERONÁUTICO

Sec.	Título
121.381	Aplicación.
121.383	Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos.
121.383a	Operaciones Especiales.
121.384	Uso de lentes correctivas.
121.385	Composición de la tripulación de vuelo.
121.386	Radioperador.
121.387	Técnico mecánico de vuelo.
121.389	Navegador de vuelo y equipos especiales de navegación.
121.391	Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).
121.393	Requerimiento de tripulantes cuando los pasajeros deben permanecer a bordo.
121.395	Despachantes de aeronave. Operaciones internas e internacionales.
121.396	Obligaciones del despachante de aeronaves.
121.397	Emergencias. Asignación de tareas.

- SUBPARTE N – PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN

Sec.	Título
121.400	Aplicación y términos utilizados.
121.401	Programa de instrucción. Generalidades.
121.402	Programas de instrucción. Normas especiales.
121.403	Programa de instrucción. Currícula.
121.404	Instrucción en gerenciamiento de los recursos (CRM).
121.405	Programa de instrucción. Revisiones. Aprobación inicial y final.
121.407	Programa de instrucción. Aprobación de simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.
121.409	Cursos de instrucción utilizando simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.
121.411	Calificación del inspector reconocido e instructor.
☞ 121.413	Inspector reconocido: instrucción inicial. Inspector reconocido e instructor de vuelo: instrucción de vuelo inicial y de transición.
☞ 121.415	Tripulantes y despachantes de aeronave. Requisitos de instrucción.
121.417	Instrucción de emergencias para tripulantes.
121.418	Instrucción de diferencias. Tripulantes y despachantes de aeronave.
☞ 121.419	Pilotos y técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción en tierra inicial, de transición y de promoción.
☞ 121.420	Navegadores de vuelo. Instrucción en tierra inicial y de transición.
☞ 121.421	Tripulantes de cabina de pasajeros. Instrucción en tierra inicial.
☞ 121.422	Despachantes de aeronave. Instrucción en tierra inicial y de transición.
121.424	Pilotos. Instrucción de vuelo inicial, de transición y de promoción.
121.425	Técnicos mecánicos de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.
121.426	Navegadores de vuelo. Instrucción de vuelo inicial y de transición.
121.426a	Tripulantes de cabina de pasajeros. Instrucción de vuelo inicial.
☞ 121.427	Instrucción periódica.

- SUBPARTE O – CALIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

Sec.	Título
121.431	Aplicación.
121.432	Generalidades.
☞ 121.433	Requerimientos de instrucción.
121.433a	Requerimientos de capacitación para el manipuleo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.
121.434	Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades.
121.437	Calificación de pilotos. Licencias requeridas.
121.438	Pilotos. Limitaciones operativas.
121.439	Experiencia reciente. Calificación de Piloto al mando, Piloto segundo al mando y Copiloto.
121.440	Controles de ruta.
121.441	Control de eficiencia.
121.443	Requisitos para piloto al mando. Calificación en ruta y aeródromos.
121.445	Piloto al mando. Calificación en áreas y aeródromos especiales.

- 121.447 Reservado.
- 121.453 Técnico mecánico de vuelo. Calificaciones.
- 121.455 Reservado.
- 121.457 Reservado.

- SUBPARTE P – CALIFICACIÓN Y LIMITACIONES DEL TIEMPO MÁXIMO DE SERVICIO Y MÍNIMO DE DESCANSO PARA DESPACHANTES DE AERONAVE EN OPERACIONES INTERNAS, INTERNACIONALES Y SUPLEMENTARIAS

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 121.461 | Aplicación |
| 121.463 | Calificación del despachante de aeronave. |
| 121.465 | Limitaciones de tiempo de servicio. Operaciones internas e internacionales. |

- SUBPARTE Q – LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO. OPERACIONES INTERNAS

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 121.470 | Aplicación. |
| 121.471 | Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso. |

- SUBPARTE R – LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO. OPERACIONES INTERNACIONALES

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 121.480 | Aplicación. |
| 121.481 | Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso. |

- SUBPARTE S – LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 121.500 | Aplicación |
| 121.501 | Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso. |

- SUBPARTE T – OPERACIONES DE VUELO

- | Sec. | Título |
|----------|--|
| 121.531 | Aplicación. |
| 121.532 | Composición de la tripulación. |
| 121.532a | Operaciones Especiales. Requisitos a cumplir. |
| 121.533 | Responsabilidad del Control Operacional. Operaciones internas. |
| 121.535 | Responsabilidad del Control Operacional. Operaciones internacionales. |
| 121.537 | Responsabilidad del Control Operacional. Operaciones suplementarias. |
| 121.538 | Seguridad en los aviones. |
| 121.539 | Información relacionada con las operaciones. |
| 121.539a | Utilización de aeródromos habilitados. |
| 121.540 | Deficiencias de instalaciones y servicios. |
| 121.541 | Programación de vuelo. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.542 | Tareas de la tripulación de vuelo. |
| 121.543 | Tripulantes de vuelo en los controles del avión. |
| 121.545 | Operación de los controles de vuelo. |
| 121.547 | Admisión a la cabina de vuelo. |
| 121.548 | Credencial de inspector de seguridad. Admisión en la cabina de vuelo. |
| 121.549 | Equipamiento de vuelo. |
| 121.550 | Micrófonos. |
| 121.551 | Restricción o suspensión de una operación aérea. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.553 | Restricción o suspensión de una operación aérea. Operaciones suplementarias. |

- 121.555 Cumplimiento de las rutas aprobadas y sus limitaciones. Operaciones internas e internacionales.
- 121.557 Emergencias. Operaciones internas e internacionales.
- 121.559 Emergencias. Operaciones suplementarias.
- 121.561 Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades sobre ayudas terrestres a la navegación.
- 121.563 Informe sobre irregularidades mecánicas.
- 121.565 Informe sobre aterrizaje con un motor inoperativo.
- 121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje.
- 121.569 Intercambio de equipos. Operaciones internas o internacionales.
- 121.570 Capacidad de evacuación de emergencia de la aeronave.
- 121.571 Instrucciones a los pasajeros antes del despegue.
- 121.573 Instrucciones a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua.
- 121.574 Oxígeno para uso medicinal de pasajeros.
- 121.575 Bebidas alcohólicas.
- 121.576 Amarre de elementos en cabina de tripulantes y pasajeros.
- 121.577 Estiba y amarre para los equipos de servicios de comidas y bebidas, durante el movimiento del avión en superficie, despegue y aterrizaje.
- 121.578 Reservado.
- 121.579 Mínima altura para uso del piloto automático.
- 121.580 Prohibición de interferencia con los tripulantes.
- 121.581 Asiento del observador. Inspecciones de ruta.
- 121.583 Transporte de personas sin cumplimentar las exigencias establecidas para los pasajeros.
- 121.585 Asientos en las salidas de emergencia.
- 121.586 Autoridad para negarse al transporte de personas.
- 121.587 Cierre y trabado de la puerta de acceso a la cabina de vuelo.
- 121.589 Transporte de equipajes.
- 121.590 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
- 121.590a Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha.

- SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACIÓN DE VUELOS

- | Sec. | Título |
|---------|---|
| 121.591 | Aplicación |
| 121.593 | Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internas. |
| 121.595 | Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internacionales. |
| 121.597 | Autoridad para liberación de vuelos. Operaciones suplementarias. |
| 121.599 | Familiarización con las condiciones meteorológicas. |
| 121.601 | Despachante de aeronave, información al piloto al mando. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.603 | Medios y servicios. Operaciones suplementarias. |
| 121.605 | Equipamiento del avión. |
| 121.607 | Medios para las comunicaciones y navegación. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.609 | Medios para las comunicaciones y navegación. Operaciones suplementarias. |
| 121.611 | Despacho o liberación del vuelo bajo VFR. |
| 121.613 | Despacho o liberación del vuelo bajo IFR. |
| 121.615 | Despacho o liberación del vuelo sobre grandes extensiones de agua. Operaciones internacionales y suplementarias. |
| 121.617 | Aeródromo de alternativa de despegue. |
| 121.619 | Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones internas. |
| 121.621 | Aeródromo de alternativa de destino. Operaciones internacionales. |
| 121.623 | Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones suplementarias. |
| 121.625 | Mínimos meteorológicos para el aeropuerto de alternativa. |
| 121.627 | Continuación del vuelo en condiciones inseguras. |
| 121.628 | Instrumentos y equipos inoperativos. |
| 121.629 | Operaciones en condiciones de formación de hielo. |
| 121.631 | Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo. |
| 121.633 | Reservado. |
| 121.635 | Despacho hacia o desde aeródromos de reabastecimiento de combustible o provisionales. Operaciones internas e internacionales. |

- 121.637 Despegues desde aeródromos no previstos y de alternativa. Operaciones internas e internacionales.
- 121.639 Abastecimiento de combustible. Todas las operaciones internas.
- 121.641 Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones internacionales.
- 121.643 Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones suplementarias.
- 121.645 Abastecimiento de combustible. Aviones potenciados a turbina, no turbohélice. Operaciones internacionales y suplementarias.
- 121.647 Factores para computar el combustible mínimo requerido.
- 121.649 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje VFR. Operaciones internas.
- 121.651 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje IFR. Todos los Explotadores.
- 121.652 Mínimos meteorológicos para el aterrizaje IFR. Todos los Explotadores.
- 121.653 Reservado.
- 121.655 Aplicación de los reportes de mínimos meteorológicos.
- 121.657 Reglas aplicables a las altitudes de vuelo.
- 121.659 Altitud para la aproximación inicial. Operaciones internas y suplementarias.
- 121.661 Altitud para aproximación inicial. Operaciones internacionales.
- 121.663 Responsabilidad para el despacho de un vuelo. Operaciones internas e internacionales.
- 121.665 Manifiesto de carga.
- 121.667 Planes de vuelo VFR e IFR. Operaciones suplementarias.
- 121.669 Ascenso y descenso de los pasajeros con motores en marcha.

- SUBPARTE V – REGISTROS, INFORMES Y DOCUMENTACIÓN

- | Sec. | Título |
|----------|--|
| 121.681 | Aplicación. |
| 121.683 | Registro de tripulantes y despachantes de aeronave. |
| 121.685 | Registros de los aviones. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.687 | Emisión del despacho del vuelo. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.688 | Registro de combustible y lubricantes. |
| 121.689 | Liberación del vuelo. Operaciones suplementarias. |
| 121.691 | Reservado. |
| 121.693 | Manifiesto de carga. Todos los explotadores. |
| 121.695 | Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.697 | Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones suplementarias. |
| 121.698 | Reservado. |
| 121.699 | Reservado. |
| 121.701 | Registro Técnico de Vuelo. |
| 121.702 | Registro de Novedades de a bordo. |
| 121.702a | Libro de a bordo. |
| 121.703 | Informes de confiabilidad mecánica. |
| 121.704 | Reservado. |
| 121.705 | Informes resumidos de interrupción mecánica. |
| 121.707 | Informes de reparaciones y alteraciones. |
| 121.708 | Informe resumido de la actividad mensual de la flota. |
| 121.708a | Informe mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento. |
| 121.709 | Liberación de aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo del avión. |
| 121.711 | Registro de comunicaciones. Operaciones internas e internacionales. |
| 121.712 | Registro de radiación. |
| 121.713 | Conservación de contratos y sus enmiendas. Explotadores aéreos. |
| 121.715 | Registro de emergencias médicas en vuelo. |
| 121.717 | Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo. |
| 121.719 | Documentación requerida en la base principal y en las escalas. |
| 121.720 | Documentación reglamentaria que deben llevar las aeronaves y sus tripulaciones. |

- SUBPARTE W - CALIFICACIÓN DE TRIPULANTES. VUELOS INTERNACIONALES

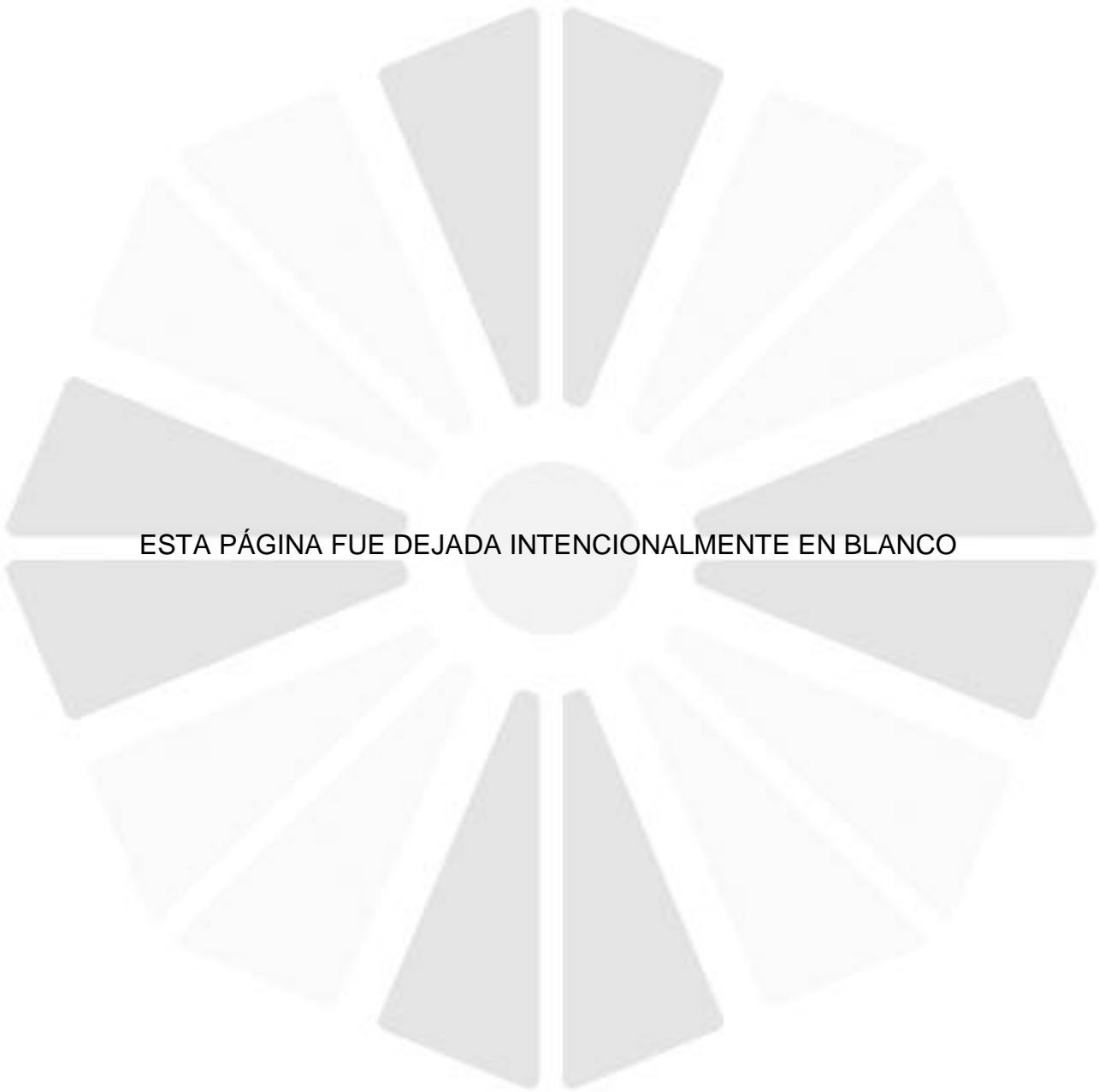
- | Sec. | Título |
|---------|-------------|
| 121.721 | Aplicación. |

-SUBPARTE X – EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS E INSTRUCCIÓN DE TRIPULACIONES

Sec.	Título
21.801	Aplicación.
121.803	Equipamiento para emergencias sanitarias.
121.805	Instrucción a los tripulantes sobre eventos médicos en vuelo.

APÉNDICES Y ANEXOS

- APÉNDICE A - EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS
- APÉNDICE B - ESPECIFICACIONES DEL GRABADOR DE DATOS DE VUELO
- APÉNDICE C - MARCO DE TRABAJO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
- APÉNDICE D - CRITERIOS PARA LA DEMOSTRACIÓN DE LA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA DE ACUERDO CON 121.291
- APÉNDICE E - EXIGENCIAS PARA INSTRUCCIÓN DE VUELO
- APÉNDICE F – RESERVADO
- APÉNDICE G - SISTEMA DE RADAR DOPPLER (SRD) Y SISTEMA DE NAVEGACIÓN INERCIAL (INS)
- APÉNDICE H - SIMULACIÓN AVANZADA
- APÉNDICE I - RESERVADO
- APÉNDICE J - RESERVADO
- APÉNDICE K - RESERVADO
- APÉNDICE L - RESERVADO
- ➔ - APÉNDICE M - OXÍGENO – REQUISITOS MÍNIMOS DE OXÍGENO SUPLEMENTARIO
- APÉNDICE N - RESERVADO
- ANEXO 1: SEGURIDAD
- ANEXO 2: GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE)
- ANEXO 3: REQUISITOS PARA EL PERSONAL SIN LICENCIAS O CERTIFICADOS DE COMPETENCIA



ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE O - CALIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

Sec.	Título
121.431	Aplicación
121.432	Generalidades.
121.433	Requerimientos de instrucción.
121.433a	Requerimientos de capacitación para el manipuleo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnetizados.
121.434	Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades.
121.437	Calificación de pilotos. Licencias requeridas.
121.438	Pilotos. Limitaciones operativas.
121.439	Experiencia reciente. Calificación de Piloto al mando, Piloto segundo al mando y Copiloto.
121.440	Controles de ruta.
121.441	Control de eficiencia.
121.443	Requisitos para piloto al mando. Calificación en ruta y aeródromos.
121.445	Piloto al mando. Calificación en áreas y aeródromos especiales.
121.447	Reservado.
121.453	Técnico mecánico de vuelo. Calificaciones.
121.455	Reservado.
121.457	Reservado.

121.431 Aplicación

(a) Esta Subparte:

(1) Establece las calificaciones de tripulantes para todos los explotadores excepto cuando sea especificado de otra manera. La Autoridad Aeronáutica puede autorizar a explotadores que conducen operaciones bajo la Parte 135 de estas Regulaciones a cumplir con la instrucción y requerimientos de calificación de esta Subparte en lugar de las Subpartes E, G y H de la Parte 135 de estas Regulaciones, excepto que el explotador opte por cumplir con los requerimientos de experiencia operativa de 135.245 estas RAAC, en lugar de lo requerido en 121.434 y:

(2) Permite que personal autorizado de centros de instrucción que cumpla con lo requerido en 121.411 y 121.413 imparta instrucción, exámenes y controles bajo contrato u otro arreglo a aquellas personas sujetas a los requerimientos de esta Subparte.

(b) Para el propósito de esta Subparte, los grupos de aviones, términos y definiciones establecidas en 121.400 y las siguientes definiciones son aplicables:

Consolidación: Es el proceso mediante el cual una persona a través de la práctica y la experiencia incrementa su eficiencia en los nuevos procedimientos y adquiere nuevos conocimientos y habilidades.

Tiempo de operación en ruta: es el tiempo en operaciones en ruta bajo esta Parte.

Ciclo de operación: Es el segmento de vuelo completo consistente en un despegue, ascenso, un tramo de ruta, descenso y aterrizaje.

121.432 Generalidades

(a) Excepto en el caso de experiencia operativa, de acuerdo con 121.434, un piloto que sirve como piloto segundo al mando en una operación que requiera tres o más pilotos, deberá estar capacitado de acuerdo con lo establecido en la Sección 121.543 para actuar como piloto al mando en esa operación.

(b) Ningún explotador puede efectuar un control o cualquier entrenamiento en operaciones según esta Sección, a excepción de los siguientes:

- (1) Control de ruta y experiencia operativa para pilotos.
- (2) Instrucción del navegador conducida por un instructor navegador.
- (3) Control del navegador en vuelo.

(4) Control del técnico mecánico de vuelo (excepto procedimientos de emergencia) si la persona que está siendo inspeccionada está calificada y vigente en concordancia con 121.453

(5) Instrucción y controles de aptitud para TCP.

Excepto para el control de piloto en ruta y del mecánico de vuelo, el tripulante que está siendo chequeado no puede integrar la tripulación titular del vuelo.

(c) Para el propósito de esta Subparte los grupos de aviones son los prescritos en 121.400.

(d) Para el propósito de esta Sección se aplican los términos y definiciones indicados en 121.400.

(e) Las evaluaciones para habilitaciones o aprobaciones serán realizadas por inspectores de la Autoridad Aeronáutica. Las maniobras y procedimientos de emergencia para la instrucción se realizarán solamente en simuladores de vuelo aprobados por la Autoridad Aeronáutica. En los casos autorizados específicamente se realizarán en avión.

121.433 Requerimientos de instrucción

(a) Instrucción inicial. Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede servir como tripulante de vuelo en un avión, a menos que haya completado satisfactoriamente el programa de instrucción aprobado de acuerdo con la Subparte N de esta Parte para dicho operador, incluyendo la instrucción inicial en tierra y en vuelo para cada tipo de avión y para cada función particular de cada tripulante exceptuando lo que se indica a continuación:

(1) Los tripulantes que estén calificados y hayan servido como tripulantes en otro tipo de avión del mismo grupo de aviones para un mismo explotador, pueden volar en la misma ubicación de tripulante después de completar un curso de transición según lo indicado en 121.415 y obtener la habilitación en la aeronave.

(2) Los tripulantes que estén calificados y hayan servido como copiloto en un tipo particular de avión, podrán desempeñar la función de piloto al mando o piloto segundo al mando, al finalizar su instrucción de promoción de acuerdo con lo indicado en 121.415 y obtener la habilitación de piloto en ese tipo de avión.

(b) Instrucción de diferencias. Ningún explotador puede emplear a una persona ni persona alguna puede operar como miembro de la tripulación requerida en un modelo de aeronave para el cual el programa de entrenamiento aprobado para el explotador prevea instrucción de diferencias, a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente la instrucción de diferencias respecto a la aeronave y a la posición que ocupa como tripulante.

(c) Instrucción periódica:

(1) Ningún explotador puede emplear una persona, ni persona alguna puede servir como tripulante de un avión, a menos que en los doce meses calendarios precedentes:

(i) Los tripulantes de vuelo hayan completado satisfactoriamente la instrucción periódica en tierra y en vuelo para ese tipo de avión en la posición que le corresponda como tripulante, y un control de vuelo si es aplicable.

(ii) Los despachantes y TCP hayan completado satisfactoriamente la instrucción en tierra y un control de aptitud.

(iii) En adición para los pilotos al mando, deben haber completado satisfactoriamente dentro de los 6 meses calendarios precedentes, además del entrenamiento determinado en (c) (1) (i), la instrucción periódica en vuelo para ese tipo de avión en la posición que le corresponda como tripulante.

(d) Para cada tipo de avión en que un piloto sirva como piloto al mando, se debe completar satisfactoriamente dentro de los 12 meses calendario precedentes ya sea instrucción periódica en vuelo o un control de eficiencia. En el caso de que no hubiera un simulador o dispositivo de entrenamiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica, se efectuará un vuelo local de instrucción de procedimientos y emergencias con un inspector de la Autoridad Aeronáutica.

 (e) Toda vez que un tripulante o despachante de aeronave deba cumplimentar una exigencia de instrucción periódica, control de vuelo o de eficiencia y realice ésta en el mes calendario anterior o posterior al que por término le corresponda (con la notificación previa a la Dirección de Operación de Aeronaves de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional), dicho control será considerado como cumplido en el mes que hubiere correspondido.

(f) No obstante lo expresado, el control de eficiencia previsto en 121.441 de esta Parte, no podrá sustituir la instrucción de maniobras y procedimientos incluidos en el programa de instrucción aprobado al explotador

para cortantes de viento a baja altitud cuando este programa esté incluido en un curso de vuelo de instrucción periódica, como está previsto en 121.409 (d) de esta Parte.

121.433a Requerimientos de capacitación para el manipuleo y transporte de mercancías peligrosas y materiales magnéticos

 **(a)** Ningún explotador puede emplear a una persona ni persona alguna puede desempeñar ninguna tarea relativa al transporte y manipulación de mercancías peligrosas, magnetizadas o radioactivas, a menos que esa persona dentro de los veinticuatro (24) meses calendario precedentes haya completado satisfactoriamente su instrucción con un programa establecido bajo esta Subparte el cual debe incluir instrucciones relativas a embalajes apropiados, marcas, rótulos y documentación de mercancías peligrosas y materiales magnéticos o radioactivos, así como las características apropiadas de compatibilidad entre tales materiales, carga, almacenaje y manipuleo de los mismos. Una persona que complete la instrucción en el mes anterior o posterior al mes establecido para el término del mismo, será considerado como completado en el plazo previsto.

(Resolución ANAC N°478/2012 – B. O. N° 32.452 del 03 agosto 2012)

(b) Cada explotador mantendrá un registro de la impartición de la instrucción inicial y periódica dada a tripulantes y personal de tierra que tenga responsabilidades y deberes asignados para la manipulación y transporte de mercancías peligrosas y materiales radioactivos o magnetizados.

(c) Un explotador que opere en un país extranjero donde la carga y descarga de los aviones debe ser desempeñada por el personal de dicho país, puede emplear personal que no cumpla con los requerimientos de los párrafos (a) y (b) de esta Sección, si ellos son supervisados por personas capacitadas según los párrafos (a) y (b) de esta Sección para supervisar la carga, descarga y manipulación de mercancías peligrosas.

121.434 Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades

(a) Ningún explotador bajo esta Parte puede emplear a una persona ni persona alguna puede operar como miembro de una tripulación requerida para un tipo de avión, a menos que esa persona haya completado en el tipo de avión y en la función específica a bordo, la experiencia operativa, ciclos de operación y tiempo de vuelo en ruta para consolidar conocimientos y habilidades requeridas en esta Sección, con excepción de lo siguiente:

- (1) Tripulantes que no sean pilotos al mando pueden servir como está previsto aquí con el propósito de acumular experiencia para cumplir con los requerimientos de esta Sección.
- (2) Pilotos que han satisfecho las exigencias para piloto al mando pueden desempeñarse como copiloto.
- (3) Experiencia operativa, ciclos de operación y tiempos de vuelo en ruta para consolidar conocimientos y habilidades no son requeridos para variaciones de modelo en un mismo tipo de avión.

(b) Para adquirir la experiencia operativa los tripulantes deberán cumplir lo siguiente:

- (1) En caso de miembro de la tripulación de vuelo, debe poseer las licencias apropiadas y las habilitaciones para la función a ser desempeñada y para el tipo de avión.
- (2) La experiencia operativa, ciclos de operación y tiempo de vuelo en ruta para consolidar conocimientos y habilidades debe adquirirse después de finalizada satisfactoriamente la instrucción apropiada en tierra y en vuelo para el tipo de avión y la posición que corresponda al tripulante.
- (3) La experiencia debe ser obtenida en vuelo durante las operaciones según esta Parte. Sin embargo, en el caso de un avión no utilizado previamente por el explotador en operaciones según esta Parte, se podrá utilizar la experiencia obtenida en vuelos de traslado y/o mantenimiento para satisfacer los requisitos de esta sección. No es requerida experiencia aparte para variaciones dentro del mismo tipo de avión.

(c) Los pilotos deberán adquirir la experiencia operativa como se indica a continuación.

- (1) Un piloto al mando deberá:
 - (i) Desempeñar las tareas como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto inspector reconocido o Instructor de Vuelo y;
 - (ii) Durante el tiempo que un piloto calificado como piloto al mando adquiere la experiencia operativa indicada en los párrafos (c) (1) (i) e (ii) de esta Sección, un inspector reconocido quien también sirva como piloto al mando deberá ocupar la posición de piloto. Sin embargo, en el caso de un piloto al mando en transición el piloto de control puede ocupar el asiento del observador, si el piloto en transición ha hecho por lo menos dos despegues y aterrizajes en el tipo de avión usado, y ha demostrado al inspector que está calificado para desempeñar las tareas de piloto al mando en el tipo de avión correspondiente.

(2) Un copiloto deberá desempeñar sus tareas bajo la supervisión de un inspector reconocido o instructor de vuelo.

(3) Las horas de experiencia operativa y los ciclos de operación que deben alcanzar todos los pilotos son las siguientes:

(i) Para instrucción inicial, 15 horas en aviones del grupo I con motores alternativos, 20 horas en aviones del grupo I con motores turbohélices y 25 horas en aviones del grupo II. La experiencia operativa en ambos grupos debe incluir al menos 4 ciclos operativos, como mínimo 2 de ellos como piloto volando el avión.

(ii) Para instrucción de transición, excepto lo previsto en párrafo (c) (3) (iii) de esta Sección, 10 horas en aviones del Grupo I con motores alternativos, 12 horas en aviones del Grupo I con motores turbohélices y 15 horas en aviones del Grupo II. La experiencia operativa en ambos grupos deberá incluir por lo menos cuatro ciclos operacionales, dos de ellos como mínimo como piloto volando el avión.

(iii) En el caso de instrucción de transición donde el programa de instrucción aprobado del operador incluya curso de instrucción en simulador de avión según el 121.409 (c) cada piloto al mando deberá cumplir con los requerimientos previstos en el párrafo (c) (3) (i) de esta Sección para instrucción inicial.

(d) Un técnico mecánico de vuelo debe desempeñar su tarea bajo la supervisión de un técnico mecánico de vuelo inspector o un técnico mecánico de vuelo habilitado, por lo menos en el siguiente número de horas:

(1) Grupo I, aviones con motores alternativos: 8 horas.

(2) Grupo I, aviones con motores turbohélices 10 horas.

(3) Grupo II, aviones con motor de turbina: 12 horas.

(e) Los tripulantes de vuelo pueden sustituir una hora de vuelo por cada despegue y aterrizaje adicional para cumplimentar la experiencia operativa requerida por esta Sección, hasta un máximo de reducción de un 50 por ciento de horas de vuelo, excepto aquellos que están en instrucción inicial en aviones del Grupo II y segundo al mando en instrucción de transición en aviones del Grupo II.

(f) Un piloto al mando y un segundo al mando deben volar como mínimo 100 horas en ruta para consolidación de conocimientos y habilidades (incluyendo la experiencia operativa requerida bajo párrafo (c) de esta Sección) dentro de los 120 días después de haber cumplimentado satisfactoriamente con lo dispuesto en la Subparte N, Sección 121.424.

(g) Para la consolidación de los conocimientos del párrafo (f) de esta Sección se aplican las siguientes excepciones:

(1) Los pilotos que han sido habilitados y han servido como piloto al mando o segundo al mando en un particular tipo de avión en operaciones bajo esta Parte antes de la aprobación de esta versión, no requieren completar el tiempo en ruta para consolidación de conocimientos y habilidades.

(2) Los pilotos que hayan completado los requerimientos de tiempo de vuelo en ruta para consolidación de conocimientos y habilidades mientras servían como segundo al mando en un particular tipo de avión bajo esta Parte antes de la aprobación de la misma, no deben repetir la experiencia en ruta antes de servir como piloto al mando en el mismo tipo de avión.

(3) Si las 100 horas de vuelo requeridas en operación en ruta no son completadas dentro de los 120 días, el explotador podrá extender este período pero no más de 150 días si:

(i) El piloto continúa cumpliendo todos los otros requerimientos aplicables de esta Subparte O.

(ii) A los 120 días o antes el piloto ha cumplimentado satisfactoriamente la instrucción periódica de acuerdo con el programa previsto por el explotador, y además un instructor/inspector reconocido deja registrado en el legajo del piloto que este mantiene un adecuado nivel de eficiencia después de haberlo observado y supervisado en una operación de ruta.

121.437 Calificación de pilotos. Licencias requeridas

(a) Ningún piloto puede actuar como piloto al mando de un avión o como piloto segundo al mando de una aeronave, a menos que sea titular de la licencia de piloto de transporte de línea aérea con la habilitación para ese tipo de aeronave.

(b) Ningún explotador puede utilizar una persona actuando como piloto en otra posición que no sea lo especificado en párrafo (a) de esta Sección, a menos que dicha persona sea titular de la licencia de piloto comercial de primera clase con la habilitación para ese tipo de aeronave.

121.438 Pilotos. Limitaciones operativas

(a) Si un copiloto o piloto segundo al mando posee menos de 100 horas de vuelo como tal en el tipo de

avión que está volando en operaciones bajo esta Parte, y el piloto al mando no está calificado como inspector, el piloto al mando efectuará todos los despegues y aterrizajes bajo las siguientes condiciones:

- (1) En aquellos aeropuertos especiales designados por la Autoridad Aeronáutica o aquellos aeropuertos designados como especiales por el explotador.
- (2) En alguna de las siguientes condiciones:
 - (i) El valor de la visibilidad prevaleciente en el último reporte meteorológico para el aeropuerto es de 1200 metros o menor.
 - (ii) El rango de visibilidad en la pista (RVR) a ser utilizada es de 1300 metros o menos.
 - (iii) La pista a ser utilizada tiene agua, nieve, barro u otra condición similar que pueda afectar adversamente la performance del avión.
 - (iv) La acción de frenado en pista a ser utilizada es reportada en condiciones inferior a buena.
 - (v) La componente de viento cruzado a la pista a ser utilizada excede de 15 nudos.
 - (vi) Es reportada cortante de viento en los alrededores del aeropuerto.
 - (vii) Cualquier otra condición en que el piloto al mando considere necesario hacerlo.

121.439 Experiencia reciente. Calificación de Piloto al mando, Piloto segundo al mando y Copiloto.

(a) Ningún explotador puede emplear una persona ni persona alguna puede servir como piloto en vuelo, a menos que dentro de los 90 días precedentes consecutivos haya realizado por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes en el tipo de aeronave en que esa persona va a operar. Los despegues y aterrizajes requeridos por este párrafo pueden realizarse en un simulador visual aprobado según el 121.407. Además, cualquier persona que no realice los 3 aterrizajes y despegues dentro de los 90 días precedentes consecutivos, y en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto, debe restablecer su vigencia de acuerdo con lo establecido en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) Adicionalmente al cumplimiento de la instrucción periódica y los requerimientos de control de esta Parte, un piloto que no haya cumplido con los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección debe restablecer la experiencia reciente de acuerdo con lo que se indica a continuación.

(1) Bajo la supervisión de un inspector reconocido de la empresa o un inspector de la Autoridad Aeronáutica deberá hacer por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes en el tipo de avión en que esa persona está calificada o en un simulador avanzado de vuelo o simulador con representación visual. Cuando se emplea un simulador de vuelo con representación visual, los requisitos del párrafo (c) de esta Sección deberán cumplirse.

(2) Los despegues y aterrizajes requeridos en el párrafo (b) (1) de esta Sección deberán incluir:

- (i) Por lo menos un despegue con falla simulada del motor crítico.
- (ii) Por lo menos un aterrizaje utilizando ILS hasta los mínimos utilizados por el explotador y,
- (iii) Por lo menos un aterrizaje completo.

(c) Un piloto que ejecuta las maniobras indicadas en el párrafo (b) de esta Sección en un simulador visual deberá:

- (1) Haber registrado anteriormente 100 horas de vuelo en el mismo tipo de avión que va a volar.
- (2) Ser observado en los dos primeros aterrizajes por un instructor quien actuará como piloto al mando y ocupará el asiento correspondiente a la función. Los aterrizajes deberán hacerse en los mínimos meteorológicos, no inferiores a los establecidos en las especificaciones operativas del explotador para operaciones CAT I y deben hacerse dentro de los 45 días siguientes a la terminación del entrenamiento en simulador.

(d) Cuando se utilice un simulador para realizar cualquiera de los requerimientos de los párrafos (a) o (b) de esta Sección, cada posición de vuelo de tripulante la debe ocupar personal calificado adecuadamente capacitado y el simulador debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica. El simulador debe ser operado en un ambiente de vuelo normal sin reposicionar las presentaciones del simulador.

(e) El inspector o instructor que controla y observa los despegues y aterrizajes prescritos en los párrafos (b) (1) y (c) de esta Sección certificará que la persona observada es eficiente y calificada para desempeñar las funciones de vuelo en operaciones según esta Sección y puede solicitarle cualquier maniobra adicional que se juzgue necesaria para actualizar esa certificación.

(AMDT 01 24/11/2008)

121.440 Controles de ruta

(a) Ningún operador puede emplear a ninguna persona ni persona alguna puede operar como piloto al man-

do o piloto segundo al mando en un avión, a menos que dentro de los 12 meses calendario precedentes esa persona haya aprobado un control en ruta en el cual haya cumplido satisfactoriamente las tareas y responsabilidades de un piloto al mando en el tipo de avión a volar.

(b) El control de ruta para vuelos internos e internacionales deberá:

- (1) Ser efectuado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o por un inspector reconocido de la empresa familiarizado con el avión a volar y la ruta y
- (2) Debe consistir en un vuelo interno o internacional en cualquier ruta en aerovías nacionales o extranjeras que opere la empresa o sobre una ruta directa. Se evaluará el desempeño del piloto al mando en cuanto a la conducción de la tripulación y conocimientos de los procedimientos y decisiones adoptadas.
- (3) Este tipo de control es independiente de las inspecciones de seguridad operacional en ruta que la Autoridad Aeronáutica pueda disponer en cumplimiento del plan de inspecciones de seguridad operacional.

(c) El control de ruta a un piloto al mando o piloto segundo al mando para vuelos suplementarios deberá:

- (1) Ser efectuado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o por un inspector reconocido habilitado en el avión a volar y la ruta.
- (2) Debe consistir como mínimo en un vuelo sobre parte de una aerovía nacional o extranjera o en una ruta con asesoramiento de tránsito aéreo a la cual puede ser asignado el piloto.

121.441 Control de eficiencia

(a) Ningún explotador puede emplear una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente un control de eficiencia o un curso aprobado de instrucción en simulador según el 121.409, como se indica a continuación:

- (1) Para piloto al mando un control de eficiencia dentro de los 12 meses calendario precedentes y además, dentro de los 6 meses calendario precedentes, un control de eficiencia o instrucción en simulador.
- (2) Para todo otro piloto:
 - (i) Dentro de los 24 meses calendario precedentes un control de eficiencia o instrucción en simulador (LOS) bajo 121.409 y,
 - (ii) Dentro de los 12 meses calendario precedentes, un control de eficiencia o un curso de instrucción en simulador bajo 121.409.

(b) Excepto lo previsto en los párrafos (c) y (d) de esta Sección un control de eficiencia deberá cumplir los requisitos siguientes:

- (1) Deberá realizarse teniendo como guía los procedimientos y maniobras especificadas en el Apéndice F de esta Parte a menos que esté específicamente previsto de otra manera en ese Apéndice.
- (2) El control de eficiencia debe ser realizado por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o por un inspector reconocido de la empresa.

(c) Un simulador de avión aprobado por la Autoridad Aeronáutica u otro adiestrador apropiado podrá usarse en la conducción de un control de eficiencia de acuerdo con lo indicado en el Apéndice F de esta Parte.

(d) El inspector responsable del control de eficiencia puede, a su criterio, omitir o reemplazar algunas de las maniobras o procedimientos determinados en el Apéndice F de esta Parte si:

- (1) La Autoridad Aeronáutica no ha requerido específicamente la ejecución de un procedimiento o una maniobra en particular.
- (2) El piloto que está siendo controlado es, al momento del control, utilizado por el explotador como piloto y;
- (3) Si el piloto que está siendo controlado está actualmente calificado para operaciones bajo esta Parte en un tipo de avión y posición de tripulante o tiene, dentro de los 6 meses calendarios precedentes, aprobado satisfactoriamente el programa de entrenamiento para ese particular tipo de avión.

(e) Si el piloto que está siendo controlado falla en alguna o algunas maniobras, el Inspector puede dar instrucción adicional a ese piloto durante el transcurso del control de eficiencia. Además de la repetición de la maniobra defectuosa, el inspector puede requerir la realización de otras maniobras que considere necesarias a fin de determinar su eficiencia. Si el piloto que está siendo inspeccionado es incapaz de demostrar un rendimiento satisfactorio, el explotador no utilizará ese piloto para operaciones bajo esta Parte hasta que dicho piloto no haya completado satisfactoriamente el control de eficiencia.

No obstante, el control de eficiencia completo puede ser realizado en un simulador de vuelo aprobado, siempre y cuando el piloto controlado complete por lo menos 2 aterrizajes en el avión apropiado durante el control de ruta u otro control llevado a cabo por un inspector de la Autoridad Aeronáutica o un inspector

reconocido (Un Instructor puede observar y certificar el cumplimiento satisfactorio de estos aterrizajes por un segundo al mando). Si un control de eficiencia de un piloto es conducido conforme a este párrafo, el próximo control de eficiencia, para ese piloto debe ser realizado en la misma forma, o en concordancia con el Apéndice F de esta Parte, o sustituido por un curso de instrucción en simulador de acuerdo con lo previsto en la Sección 121.409.

121.443 Requisitos para piloto al mando. Calificación en ruta y aeródromos

(a) Cada explotador preverá un sistema aceptable para la Autoridad Aeronáutica para la distribución de la información requerida en el párrafo (b) de esta Sección al piloto al mando y al personal de operaciones de vuelo. El sistema deberá estar en concordancia con lo previsto en 121.445.

(b) Ningún explotador podrá usar una persona, ni persona alguna servir como piloto al mando a menos que el explotador haya provisto a tal persona información actualizada concerniente a los siguientes temas pertinentes a las áreas en las cuales esa persona va a servir, y a cada aeródromo y área terminal en los cuales dicha persona va a operar y haberse asegurado que esa persona tiene un adecuado conocimiento y la habilidad para usar la información:

- (1) Las características meteorológicas estacionales.
- (2) Facilidades para la navegación.
- (3) Procedimientos de comunicaciones, incluyendo las ayudas visuales del aeropuerto.
- (4) Características del terreno y obstrucciones.
- (5) Niveles mínimos de seguridad.
- (6) Procedimientos en ruta, de llegada y salida de áreas terminales, procedimientos de espera y de aproximación por instrumentos autorizados de cada aeropuerto.
- (7) Áreas congestionadas y las características físicas de cada aeropuerto en las áreas terminales en las que el piloto va a operar
- (8) Conocimiento de los NOTAM.
- (9) Los procedimientos de búsqueda y rescate.

121.445 Piloto al mando. Calificación en áreas y aeródromos especiales

(a) La Autoridad Aeronáutica puede determinar que ciertos aeródromos (debido a las características del terreno circundante, obstrucciones o procedimientos de arribo o de salida complejos) son aeródromos especiales que requieren calificación especial en el aeródromo específico y en ciertas áreas o rutas o ambos, requiriendo un tipo especial de calificación para la navegación.

(b) Excepto como se indica en el párrafo (c) de esta Sección ningún operador podrá emplear una persona ni persona alguna podrá desempeñarse como piloto al mando para volar hacia o desde un aeropuerto determinado para el cual se requieren calificaciones especiales en el aeropuerto, a menos que dentro de los 12 meses calendario precedentes:

- (1) El piloto al mando o el copiloto hayan hecho una entrada a ese aeropuerto (incluyendo un despegue y un aterrizaje) prestando servicios como tripulante de vuelo; o
- (2) El piloto al mando ha sido calificado mediante el uso de adecuados medios visuales aceptados por la Autoridad Aeronáutica para operar en ese aeropuerto.

(c) El párrafo (b) de esta Sección no es aplicable cuando la entrada al aeropuerto, (incluyendo despegue o aterrizaje) es realizada y el techo en el mismo es de por lo menos 1000 pies sobre el valor más bajo de MEA o MOCA o la altitud de la aproximación inicial, prescrita para el procedimiento de aproximación por instrumentos para ese aeropuerto y la visibilidad sea por lo menos de tres millas.

(d) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto al mando entre terminales sobre una ruta o área que requiera algún tipo especial de calificación de navegación, a menos que dentro de los 12 meses calendarios esa persona haya demostrado estar calificada en los sistemas de navegación de una manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica, por alguno de los siguientes métodos:

- (1) Volando sobre la ruta o área como piloto al mando utilizando los procedimientos y sistemas de navegación requeridos.
- (2) Volando sobre la ruta o área, como piloto al mando bajo la supervisión de un inspector reconocido utilizando los procedimientos y sistemas de navegación requeridos.
- (3) Completando el programa de instrucción que corresponde al sistema de navegación utilizado.

121.447 Reservado**121.453 Técnico mecánico de vuelo. Calificaciones**

(a) Ningún explotador puede utilizar a una persona ni persona alguna puede servir como técnico mecánico de vuelo en un avión, a menos que en los 6 meses precedentes haya realizado por lo menos 50 horas de vuelo, en el tipo de avión en que se encuentra habilitado o la Autoridad Aeronáutica lo haya controlado en el tipo de avión y haya determinado que está familiarizado con toda la información actualizada y los procedimientos operativos y es competente para operar todos los sistemas.

(b) Un control en vuelo de acuerdo 121.425 (a) (2) satisface los requerimientos del párrafo (a) de esta Sección.

121.455 Reservado**121.457 Reservado**

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE P - CALIFICACIÓN Y LIMITACIONES DEL TIEMPO MÁXIMO DE SERVICIO Y MINIMO DE DESCANSO PARA DESPACHANTES DE AERONAVE EN OPERACIONES INTERNAS, INTERNACIONALES Y SUPLEMENTARIAS.

Sec.	Título
121.461	Aplicación.
121.463	Calificación del despachante de aeronave.
121.465	Limitaciones de tiempo de servicio. Operaciones internas e internacionales.

121.461 Aplicación.

Esta Subparte establece:

- (a) Calificación y limitaciones del tiempo de servicio para despachantes de aeronaves durante los vuelos internos e internacionales.
- (b) Reservado.

121.463 Calificación del despachante de aeronave

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicio como despachante de aeronave de un grupo particular de aeronaves, a menos que dicha persona haya completado satisfactoriamente con relación a una aeronave de ese grupo lo siguiente:

- (1) Instrucción inicial como despachante de aeronave, excepto que dicha persona haya completado tal instrucción para otra aeronave del mismo grupo en cuyo caso sólo deberá completar el curso de transición.
- (2) Familiarización con la operación de la aeronave durante 5 horas como mínimo observando la operación desde la cabina de pilotaje, o desde el primer asiento de pasajero provisto de un microteléfono. Esta exigencia puede ser reducida a 2:30 horas mediante la sustitución de cada hora de vuelo por un despegue y un aterrizaje. En los casos en que el explotador incorpore un nuevo tipo de aeronave a sus Especificaciones de Operación, con carácter de excepción un despachante puede servir como tal sin cumplir los requerimientos del presente inciso por un término máximo de 90 días.

(b) Ningún explotador interno ni internacional puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicio como despachante de aeronave de un modelo particular de aeronave a menos que dicha persona, con relación a dicha aeronave, haya completado satisfactoriamente la instrucción diferencial cuando esta sea requerida.

(c) Ningún explotador interno ni internacional puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicios como despachante de aeronave a menos que en los 12 meses precedentes haya completado satisfactoriamente el entrenamiento periódico correspondiente, y la familiarización operativa consistente en un mínimo de 5 horas como observador en la cabina de vuelo del tipo de avión del grupo de aviones que va a despachar. Este requerimiento puede ser reducido a 02:30 horas mediante la sustitución de una hora de vuelo por cada despegue y aterrizaje. La función de observador puede ser cumplida en la cabina de vuelo o desde el primer asiento de pasajero provisto de un microteléfono. Este requerimiento también puede ser satisfecho con 5 horas como observador en un simulador del mismo grupo de aviones, aprobado bajo 121.407, no existiendo reducciones en este caso.

(d) Ningún explotador interno ni internacional puede utilizar una persona ni persona alguna puede prestar servicios como despachante de aeronave, para despachar aviones en operaciones bajo esta Parte, a menos que el explotador haya comprobado que éste está familiarizado con los procedimientos operativos esenciales de la operación dentro de la jurisdicción en la cual él realiza el despacho.

(e) Para el propósito de esta Sección, se aplicará lo dispuesto en 121.400 con respecto a los grupos de aviones, términos y definiciones.

121.465 Limitaciones de tiempo de servicio. Operaciones internas e internacionales

(a) Cada explotador interno o internacional establecerá el tiempo de servicio de sus despachantes, de manera que su período de servicio incluya el tiempo que el despachante debe utilizar para familiarizarse con la meteorología actual y el pronóstico a lo largo de la ruta antes de despachar cualquier avión. Este deberá permanecer en servicio hasta que el avión despachado haya completado el vuelo, haya salido de su jurisdicción o hasta que sea relevado por otro despachante calificado.

(b) Excepto en los casos en que haya circunstancias no previstas o condiciones de emergencia más allá del control del explotador, el tiempo de servicio será:

- (1) Ningún explotador podrá programar a un despachante de aeronave por más de 10 horas consecutivas.
- (2) Si el explotador ha establecido por alguna causa especial un horario de más de 10 horas de servicio dentro de las 24 horas consecutivas, deberá prever un período de descanso para ese despachante de al menos 8 horas al finalizar o antes de finalizar el período de 10 horas.

Cada explotador deberá relevar al despachante de todo servicio por lo menos 24 horas consecutivas durante un período de 7 días calendario.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE Q - LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO. OPERACIONES INTERNAS

Sec.	Título
121.470	Aplicación.
121.471	Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

121. 470 Aplicación

Esta Subparte establece limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso para tripulantes operando según estas Regulaciones.

121.471 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimos de descanso

Toda actividad de tripulantes operando según estas regulaciones, se regirá por lo establecido en el Decreto 671/94 y sus modificatorias.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE R - LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO. OPERACIONES INTERNACIONALES

Sec.	Título
121.480	Aplicación.
121.481	Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

121.480 Aplicación

Esta Subparte establece limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimos de descanso para tripulantes operando según esta Parte 121.

121.481 Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso

Toda actividad de tripulantes operando según estas regulaciones, se regirá por lo establecido en el Decreto 671/94 y sus modificatorias.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANNEX

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE S - LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y REQUERIMIENTOS DE DESCANSO. OPERACIONES SUPLEMENTARIAS

Sec.	Título
121.500	Aplicación.
121.501	Limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.

121.500 Aplicación

Esta Subparte establece limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso para tripulantes operando según esta Parte.

121.501 Limitaciones de tiempo máximo de vuelo y mínimo de descanso

Toda actividad de tripulantes operando según estas regulaciones, se regirá por lo establecido en el Decreto 671/94 y sus modificatorias.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANNEX

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE T - OPERACIONES DE VUELO

Sec.	Título
121.531	Aplicación.
121.532	Composición de la tripulación.
121.532a	Operaciones Especiales. Requisitos a cumplir
121.533	Responsabilidad del Control Operacional. Operaciones internas.
121.535	Responsabilidad del Control Operacional. Operaciones internacionales.
121.537	Responsabilidad del Control Operacional. Operaciones suplementarias.
121.538	Seguridad en los aviones.
121.539	Información relacionada con las operaciones.
121.539a	Utilización de aeródromos habilitados.
121.540	Deficiencias de instalaciones y servicios.
121.541	Programación de vuelo. Operaciones internas e internacionales.
121.542	Tareas de la tripulación de vuelo.
121.543	Tripulantes de vuelo en los controles del avión.
121.545	Operación de los controles de vuelo.
121.547	Admisión a la cabina de vuelo.
121.548	Credencial de inspector de seguridad. Admisión en la cabina de vuelo.
121.549	Equipamiento de vuelo.
121.550	Micrófonos.
121.551	Restricción o suspensión de una operación aérea. Operaciones internas e internacionales.
121.553	Restricción o suspensión de una operación aérea. Operaciones suplementarias.
121.555	Cumplimiento de las rutas aprobadas y sus limitaciones. Operaciones internas e internacionales.
121.557	Emergencias. Operaciones internas e internacionales.
121.559	Emergencias. Operaciones suplementarias.
121.561	Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades sobre ayudas terrestres a la navegación.
121.563	Informe sobre irregularidades mecánicas.
121.565	Informe sobre aterrizaje con un motor inoperativo.
121.567	Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje.
121.569	Intercambio de equipos. Operaciones internas o internacionales.
121.570	Capacidad de evacuación de emergencia de la aeronave.
121.571	Instrucciones a los pasajeros antes del despegue.
121.573	Instrucciones a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua.
121.574	Oxígeno para uso medicinal de pasajeros.
121.575	Bebidas alcohólicas.
121.576	Amarre de elementos en cabina de tripulantes y pasajeros.
121.577	Estiba y amarre para los equipos de servicios de comidas y bebidas, durante el movimiento del avión en superficie, despegue y aterrizaje.
121.578	Reservado.
121.579	Mínima altura para uso del piloto automático.
121.580	Prohibición de interferencia con los tripulantes.
121.581	Asiento del observador. Inspecciones de ruta.
121.583	Transporte de personas sin cumplimentar las exigencias establecidas para los pasajeros.
121.585	Asientos en las salidas de emergencia.
121.586	Autoridad para negarse al transporte de personas.
121.587	Cierre y trabado de la puerta de acceso a la cabina de vuelo.
121.589	Transporte de equipajes.
121.590	Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
121.590a	Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha.

121.531 Aplicación

Esta Subparte establece las exigencias referidas a las operaciones aéreas que son aplicables a todos los explotadores certificados según los requerimientos de estas normas, excepto cuando se especifique de otra manera.

121.532 Composición de la tripulación

- (a) El explotador integrará la tripulación de sus aviones con la cantidad de tripulantes de vuelo y de cabina de pasajeros, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Vuelo del Avión y MOE.
- (b) Para cada vuelo el explotador designará un piloto habilitado que ejerza las funciones de comandante de la aeronave, en cumplimiento con lo establecido en los artículos correspondientes de la Ley 17285 (Código Aeronáutico). El mismo será responsable de mantener actualizada la documentación a bordo del avión.

121.532a Operaciones Especiales. Requisitos a cumplir

- (a) Ningún explotador podrá programar Operaciones Especiales, sin haber obtenido la Autorización Especial correspondiente.
- (b) Ninguna tripulación de vuelo podrá realizar Operaciones Especiales sin haber obtenido la Autorización Especial o Habilitación Especial correspondiente.

121.533 Responsabilidad del control operacional. Operaciones internas

- (a) Cada explotador de servicios de transporte aéreo interno es responsable del control operacional de sus aviones.
- (b) El piloto al mando y el despachante de aeronave son responsables solidarios del planeamiento previo al vuelo, de las demoras y del despacho del avión cumplimentando las exigencias de estas Regulaciones y de las Especificaciones de Operación del explotador.
- (c) El despachante de aeronave es responsable de:
- (1) Controlar el desarrollo de cada vuelo.
 - (2) Proporcionar toda la información necesaria para la seguridad del vuelo y
 - (3) Cancelar o redespachar un vuelo si en su opinión o en la del piloto al mando, el vuelo no puede ser iniciado o continuado con seguridad de acuerdo con lo planificado inicialmente.
- (d) Cada piloto al mando de un avión está, durante el tiempo de vuelo, al mando del avión y sus tripulantes y es el responsable de la seguridad de los tripulantes, los pasajeros, la carga y el avión.
- (e) Asimismo, tiene control y autoridad total en la operación del avión sin limitaciones, sobre los otros miembros de la tripulación y sus tareas durante el tiempo de vuelo, tenga o no una licencia válida que le permita ejercer la función de otros tripulantes.
- (f) Ningún piloto debe operar un avión en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

121.535 Responsabilidad del control operacional. Operaciones internacionales

- (a) Cada explotador que conduce operaciones internacionales es responsable del control operacional de sus vuelos.
- (b) El piloto al mando y el despachante de aeronave son responsables solidarios del planeamiento previo al vuelo, de las demoras y del despacho del vuelo cumplimentando las exigencias de estas regulaciones y de las Especificaciones de Operación del explotador.
- (c) El despachante de aeronave es responsable de:
- (1) Controlar el desarrollo de cada vuelo.
 - (2) Proporcionar las instrucciones e información necesaria para la seguridad del vuelo y
 - (3) Cancelar o redespachar un vuelo si en su opinión o en la del piloto al mando, el vuelo no puede ser

iniciado o continuado con seguridad de acuerdo con lo planificado inicialmente

(d) Cada piloto al mando está, durante el tiempo de vuelo, al mando del avión y sus tripulantes y es el responsable de la seguridad de los tripulantes, pasajeros, de la carga y del avión.

(e) Asimismo, tiene control y autoridad total en la operación del avión sin limitaciones, sobre los otros miembros de la tripulación y sus tareas durante el tiempo de vuelo, tenga o no una licencia que le permita ejercer las funciones de otro tripulante.

(f) Ningún piloto debe operar un avión en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

121.537 Responsabilidad del control operacional. Operaciones suplementarias

(a) Cada explotador que conduce operaciones suplementarias:

(1) Es responsable del control operacional de sus vuelos y;

(2) Deberá registrar en el manual de operaciones de la empresa el nombre de cada persona autorizada para ejercer dicho control.

(b) El piloto al mando y el jefe de operaciones son solidariamente responsables de la iniciación, continuación, desvíos y terminación de un vuelo en cumplimiento de las exigencias de estas regulaciones y de las Especificaciones de Operación del explotador. El jefe de operaciones puede delegar las funciones relacionadas con la iniciación, continuación, desvíos y terminación de un vuelo pero no puede delegar la responsabilidad que le cabe por dichas funciones.

(c) El jefe de operaciones es el responsable por la cancelación, desvío o demora de un vuelo si en su opinión o la del piloto al mando el vuelo no puede ser iniciado o continuado con seguridad de acuerdo con lo planificado o autorizado inicialmente. El jefe de operaciones es el responsable de asegurar que cada vuelo es controlado como mínimo en los siguientes aspectos:

(1) A partir de la salida del vuelo desde el aeropuerto de origen hasta el de destino final, incluyendo las detenciones intermedias o desvíos.

(2) Mantenimiento y demoras por razones mecánicas producidas en el aeródromo de salida, paradas intermedias y destino.

(3) El conocimiento de que existen condiciones que pueden afectar la seguridad del vuelo.

(d) Cada piloto al mando está durante el tiempo de vuelo al comando del avión y de la tripulación y es además responsable por la seguridad de la tripulación, los pasajeros, de la carga y del avión. El piloto al mando tiene control y autoridad total en la operación del avión, sin limitaciones, sobre los otros miembros de la tripulación y sus tareas durante el tiempo de vuelo, tenga o no una licencia que le permita ejercer las funciones de otro tripulante

(e) Cada piloto al mando es el responsable de la planificación previa al vuelo y de la operación del vuelo de acuerdo con las exigencias de estas regulaciones y las Especificaciones de Operación del explotador.

(f) Ningún piloto debe operar un avión en forma negligente o temeraria de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

121.538 Seguridad en los aviones

Los explotadores certificados de acuerdo con las exigencias de estas regulaciones, deberán cumplimentar los requerimientos de seguridad que establezca la Autoridad Aeronáutica (Anexo 1).

121.539 Información relacionada con las operaciones.

(a) Cada explotador se encargará de que todo el personal de operaciones esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades y de la relación que existe entre estas y las operaciones de vuelo en conjunto.

(b) Cada explotador deberá notificar a todo el personal relacionado con las operaciones los cambios que se produzcan en el equipamiento o procedimientos operativos, incluyendo las modificaciones conocidas en el uso de las ayudas para la navegación, aeródromos, procedimientos de control tránsito aéreo, reglas locales

de control de tránsito en aeródromos y situaciones de riesgo potenciales para el vuelo, incluyendo formación de hielo u otras condiciones meteorológicas que pueden afectar el vuelo e irregularidades en tierra y en las facilidades para la navegación.

(c) Cada explotador se cerciorará que los pilotos al mando dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento de las áreas a sobrevolar.

(d) Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo salvo que la persona que lo opere:

- (1) Haya sido debidamente autorizada por el explotador o un agente designado;
- (2) Sea absolutamente competente para maniobrar el avión en rodaje;
- (3) Esté calificada para utilizar el equipo de comunicaciones de a bordo; y,
- (4) Haya recibido instrucción de alguien competente con respecto a la disposición general del aeródromo, rutas, letreros, luces de señalización, señales e instrucciones del control de tránsito aéreo (ATC), fraseología y procedimientos y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento seguro de los aviones en el aeródromo.

121.539a Utilización de aeródromos habilitados

A menos que sea específicamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica, ningún explotador operando bajo esta Parte, ni ningún piloto empleado por tal explotador puede operar en un aeródromo de la República Argentina incluido aeródromos de alternativa, sin que dicho aeródromo esté habilitado por la Autoridad Aeronáutica y sea posible la operación del avión involucrado.

121.540 Deficiencias de instalaciones y servicios

(a) Las deficiencias de instalaciones y servicios observadas durante las operaciones, serán notificadas a la Autoridad Aeronáutica:

- (1) Preferentemente por comunicación entregada por el comandante de aeronave en la primera escala, si esta correspondiera a la jurisdicción de la novedad observada (Informe del Personal Aeronáutico).
- (2) Cuando la notificación anterior no fuera posible, la comunicación será realizada por el explotador en el plazo más breve posible. Debe entenderse por "plazo más breve posible" un lapso no mayor de 72 horas, lo cual obedece a que es fundamental para la Autoridad Aeronáutica determinar con la menor demora posible la causa de las deficiencias notificadas de modo que le permita adoptar las medidas correctivas o preventivas oportunas.

(b) Esta disposición no excluye el aviso directo desde el avión en vuelo cuando esta medida sea indispensable para las operaciones.

121.541 Programación de vuelo. Operaciones internas e internacionales

Al programar los vuelos regulares, cada explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá establecer suficiente tiempo en tierra para posibilitar los servicios que deben brindarse al avión en las escalas intermedias y deberá tener en cuenta el efecto de los vientos prevalecientes en la ruta y la velocidad de crucero que corresponde al tipo de avión utilizado. Esta velocidad de crucero no puede ser mayor que la velocidad prevista para la potencia de los motores.

121.542 Tareas de la tripulación de vuelo

(a) Ningún explotador podrá requerir, ni tripulante de vuelo alguno podrá realizar ninguna tarea durante una fase crítica del vuelo, excepto aquellas requeridas para la operación segura del avión. No se consideran tareas relacionadas con la seguridad las llamadas que efectúa la empresa para confirmar requerimientos de avituallamiento, conexiones de pasajeros, anuncios hechos a los pasajeros para promocionar a la empresa o señalar puntos de interés en la ruta y llenado de los formularios de la empresa, entre otras.

(b) Ningún tripulante puede efectuar una tarea ni el piloto al mando deberá permitir cualquier tipo de actividad durante una fase crítica del vuelo que pueda distraer a cualquiera de los tripulantes de vuelo de las tareas y funciones que debe realizar o que pueda interferir de cualquier forma el correcto desempeño del tripulante en sus funciones. Las actividades como comer, conversaciones no esenciales dentro de la cabina de vuelo y comunicaciones no esenciales entre la cabina de vuelo y de pasajeros; la lectura de

publicaciones no relacionadas con la operación del avión entre otras, no son consideradas parte de la operación segura del avión.

(c) Para el propósito de esta Sección, las fases críticas de un vuelo incluyen las operaciones en tierra, rodaje, despegue y aterrizaje y toda otra operación de vuelo realizada por debajo de 10000 pies en ascenso o en descenso, excepto vuelo de crucero.

121.543 Tripulantes de vuelo en los controles del avión

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección cada tripulante de vuelo requerido en la cabina de vuelo para cumplir funciones operativas, deberá permanecer en el puesto que le corresponde con el cinturón de seguridad y arnés de espalda ajustado mientras el avión despegue o aterriza, y durante el vuelo en ruta con cinturón de seguridad colocado.

(b) Un tripulante de vuelo requerido en la cabina para cumplir funciones operativas, puede abandonar su puesto en la cabina de vuelo sí:

(1) La ausencia del tripulante es necesaria para la realización de tareas relacionadas con la operación del avión.

(2) La ausencia del tripulante está relacionada con necesidades fisiológicas del mismo.

(3) El tripulante se encuentra haciendo uso de su período de descanso y el relevo es realizado:

(i) En el caso del piloto al mando durante una parte del vuelo de crucero en ruta, por un piloto que posea la licencia de piloto de transporte de línea aérea con la habilitación de piloto en el tipo de aeronave y esté calificado en cuanto a entrenamiento y controles como piloto al mando o piloto segundo al mando.

El piloto segundo al mando estará facultado para actuar como piloto al mando en un tramo de la ruta después de aprobar una evaluación en ruta por parte de un inspector reconocido de la empresa (el que dejará la constancia correspondiente en el Libro de Vuelo y el Legajo del causante) y una vez que sea incorporado por el explotador a sus Especificaciones de Operación en calidad de tal. Deberá cumplir el control de ruta establecido en 121.440 de estas regulaciones. No será exigible el cumplimiento de lo siguiente:

(A) Instrucción periódica semestral (121.433).

(B) Experiencia operativa (121.434).

(C) Control de eficiencia (121.441 (a) (1)).

(ii) En el caso del copiloto, por un piloto calificado para desempeñarse como copiloto de esa aeronave o por un piloto de relevo de crucero de esa aeronave durante la operación en ruta. Sin embargo, el piloto de relevo de crucero, no necesita cumplir la exigencia de experiencia reciente establecida en 121.439 (b) de estas regulaciones.

121.545 Operación de los controles de vuelo

Ningún piloto al mando puede permitir que una persona opere los controles del avión durante el vuelo ni persona alguna deberá hacerlo, a menos que dicha persona sea:

(a) Un piloto habilitado en ese tipo de avión que dependa administrativamente del explotador.

(b) Reservado.

(c) Reservado.

121.547 Admisión a la cabina de vuelo

(a) Ninguna persona puede admitir a otra dentro de la cabina de vuelo a menos que ésta sea:

(1) Un inspector de la autoridad aeronáutica en misión de inspección.

(2) Un controlador de tránsito aéreo, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, observando los procedimientos ATC.

(3) Un tripulante o despachante de aeronave cumpliendo vuelo de familiarización.

(4) Un empleado del explotador cuyo trabajo está directamente relacionado con las operaciones de control de los procedimientos de vuelo y su presencia en la cabina es necesaria para cumplir con su trabajo.

(5) Toda otra persona que el Comandante de la aeronave autorice por razones justificadas y cuando a su juicio las condiciones de vuelo lo permitan, informándose debidamente sobre su identidad.

(6) Lo precedente no limita la autoridad del piloto al mando para excluir de la cabina a cualquier persona, incluyendo un Inspector de la Autoridad Aeronáutica, en beneficio de la seguridad de la operación en aquellas situaciones en que el piloto al mando así lo juzgue necesario.

(b) El número de personas permitidas dentro de la cabina durante las maniobras de despegue y aterrizaje, así como durante la ejecución de cualquier procedimiento anormal o de emergencia, no deberá ser mayor al número de asientos disponibles que cuenten con sus respectivos arneses de seguridad.

(c) El Comandante deberá instruir a las personas que sean admitidas a la cabina sobre la obligatoriedad de permanecer en silencio durante las maniobras de rodaje, despegue, ascenso, aproximación y aterrizaje, así como uso de oxígeno de emergencia y medios de evacuación.

(d) Ninguna persona puede admitir persona alguna en la cabina de vuelo a menos que se disponga de un asiento para su uso en el compartimiento de pasajeros, excepto el personal en instrucción o familiarización.

(e) Durante la permanencia de las aeronaves en tierra, cuando estas aún no se hallan bajo la responsabilidad directa del Comandante, el explotador será responsable de controlar y vigilar el acceso a la cabina de pilotaje.

121.548 Credencial de inspector de seguridad. Admisión en la cabina de vuelo

Cada vez que un Inspector que represente a la Autoridad Aeronáutica, en cumplimiento de sus funciones, presente sus credenciales al piloto al mando de un avión, dicho funcionario deberá tener libre e ininterrumpido acceso a la cabina de vuelo con las restricciones enunciadas en 121.547 (a) (6).

121.549 Equipamiento de vuelo

(a) El piloto al mando deberá asegurarse que para cada vuelo se encuentren disponibles a bordo del avión todas las cartas de navegación que contengan la información adecuada y concerniente a las ayudas para la navegación y procedimientos para las aproximaciones por instrumentos.

(b) Cada tripulante deberá tener disponible una linterna a su alcance y en condiciones de uso en cada vuelo.

121.550 Micrófonos

Todos los miembros de la tripulación de vuelo que deban estar en servicio en el puesto de pilotaje se comunicarán por medio de micrófono de vástago o de garganta cuando el avión se encuentre en áreas terminales a FL 100 o inferior.

121.551 Restricción o suspensión de una operación aérea. Operaciones internas e internacionales

Cuando un explotador interno o internacional toma conocimiento de condiciones que ponen en peligro la seguridad de las operaciones, incluyendo aeródromos y pistas, este podrá restringir o suspender las operaciones hasta tanto dichas condiciones sean corregidas.

121.553 Restricción o suspensión de una operación aérea. Operaciones suplementarias

Cuando un explotador suplementario o un piloto al mando que opere un avión al servicio de dicho operador toma conocimiento de condiciones que ponen en peligro la seguridad de las operaciones, el explotador o el piloto al mando según el caso podrán restringir o suspender las operaciones hasta tanto dichas condiciones sean corregidas.

121.555 Cumplimiento de las rutas aprobadas y sus limitaciones. Operaciones internas e internacionales

(a) Ningún piloto puede operar un avión en cumplimiento de un vuelo regular de transporte aéreo interno o internacional:

(1) Sobre una ruta o segmento de ruta interna o internacional que no sea la autorizada en las Especificaciones de Operación del explotador.

(2) Sin dar cumplimiento a las limitaciones establecidas en las Especificaciones de Operación que correspondan al explotador para el cual presta servicios.

121.557 Emergencias. Operaciones internas e internacionales

(a) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiere decisión y acción inmediata, el piloto al mando podrá realizar cualquier acción que él considere necesaria bajo dichas circunstancias. En tal caso, el piloto al mando puede desviarse de los procedimientos y métodos especificados, los mínimos meteorológicos y lo establecido por estas Regulaciones en todo lo que sea necesario en interés de la seguridad.

(b) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiera inmediata decisión y acción de un despachante de aeronave y que esta sea conocida por el mismo, el despachante de aeronave asesorará al piloto al mando de dicho avión sobre la emergencia y deberá registrar la decisión de dicho piloto. Si el despachante no puede comunicarse con el piloto, deberá declarar el avión en emergencia y tomar cualquier acción que considere necesaria bajo tales circunstancias.

(c) Cada vez que un piloto al mando ejerce su autoridad en caso de una emergencia o el despachante interviene en el desarrollo de la misma, deberá tener completamente informados a los servicios de tránsito aéreo, oficinas o centros de despacho sobre el progreso del vuelo. La persona que declare la emergencia deberá informar por escrito a la Autoridad Aeronáutica sobre cualquier desvío o modificación producida con relación a las operaciones autorizadas. El despachante de aeronave deberá elevar su informe dentro de los 10 días posteriores a la fecha en que se produjo la emergencia y el piloto al mando deberá elevar el informe dentro de los 10 días posteriores a su regreso a la base de origen.

121.559 Emergencias. Operaciones suplementarias

(a) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiere decisión y acción inmediata, el piloto al mando podrá realizar cualquier acción que él considere necesaria bajo dichas circunstancias. En tal caso el piloto al mando puede desviarse de las operaciones prescriptas, de los procedimientos y métodos, mínimos meteorológicos y lo establecido por estas Regulaciones en todo lo que sea necesario en interés de la seguridad.

(b) En una situación de emergencia que ocurra en vuelo y que requiere decisión y acción inmediata por parte del personal de la dirección responsable de la operación, en el caso de operaciones conducidas por un servicio establecido para su seguimiento y cuando este tome conocimiento de la misma, dicho personal asesorará al piloto al mando sobre la emergencia, y deberá registrar la decisión de dicho piloto. Si dicha persona no puede comunicarse con el piloto deberá declarar al avión en emergencia y tomar cualquier decisión o acción que considere necesaria bajo tales circunstancias.

(c) Cada vez que un piloto al mando ejerce su autoridad en caso de una emergencia o el personal de dirección responsable de la operación ejerza su autoridad en el caso de una emergencia, deberá informar a los servicios de tránsito aéreo y oficinas de control sobre el progreso del vuelo. La persona que declare la emergencia deberá informar por escrito a la Autoridad Aeronáutica sobre cualquier desvío o modificación producida con relación a las operaciones autorizadas dentro de los 10 días posteriores a la finalización del vuelo, y en el caso de las operaciones realizadas fuera del país 10 días después que el avión regresa a su base de origen.

121.561 Informe sobre condiciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades sobre ayudas terrestres a la navegación

(a) Cada vez que un piloto al mando encuentre en vuelo condiciones meteorológicas o irregularidades en las ayudas terrestres para la navegación aérea, fuentes de potenciales riesgos y cuyo conocimiento considere que es esencial para la seguridad de otros vuelos, notificará tan pronto como sea posible a los controles que corresponda.

(b) Los controles o estaciones de radio que sean notificados de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección, deberán cursar lo más rápido posible dicha información a los organismos responsables de la operación o de las mencionadas facilidades

121.563 Informe sobre irregularidades mecánicas

El piloto al mando deberá asegurarse que todas las irregularidades mecánicas o de otro tipo ocurridas durante el vuelo sean asentadas en el Registro Técnico de Vuelo (RTV) del avión al finalizar cada vuelo. Antes de cada vuelo el piloto al mando deberá confirmar y verificar el estado de cada irregularidad asentada en el Registro Técnico de Vuelo al finalizar el vuelo anterior.

121.565 Informe sobre aterrizaje con un motor inoperativo

(a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección cada vez que un motor de un avión falla o es detenido para prevenir un posible daño mayor, el piloto al mando deberá aterrizar en el aeródromo más próximo disponible, en función del tiempo de vuelo requerido y en el cual se pueda realizar un aterrizaje seguro.

(b) Si en un avión que posee tres o más motores, no más de un motor falla o es detenido para evitar daños mayores, el piloto al mando puede proceder hacia un aeródromo que él seleccione si considera que dicho aeropuerto es tan seguro como aterrizar en el aeródromo más próximo disponible. Para tomar la determinación se deberá evaluar lo siguiente:

- (1) La naturaleza de la falla y las posibles dificultades mecánicas que pueden ocurrir si el vuelo es continuado.
- (2) La altitud, peso y el combustible disponible en el momento de la detención del motor.
- (3) Las condiciones meteorológicas en ruta y en los posibles aeródromos de alternativa.
- (4) La congestión del tránsito aéreo.
- (5) El tipo de terreno.
- (6) Grado de familiarización y conocimiento del aeródromo que será utilizado.

(c) El piloto al mando deberá informar a los controles que corresponda tan pronto como sea posible cada vez que deba detener o que se detenga espontáneamente un motor en vuelo, y luego deberá mantenerlos informados sobre el desarrollo de la situación.

(d) Si el piloto al mando aterriza en un aeródromo que no sea el más próximo disponible en función del tiempo requerido, al completar el vuelo deberá elevar un informe por escrito y duplicado al gerente de operaciones detallando las razones por las cuales determinó que el aeródromo seleccionado era tan seguro como el aterrizaje en el aeródromo más próximo. El explotador dispondrá de 10 días a partir del regreso del piloto al mando para elevar copia de dicho informe a la Autoridad Aeronáutica, con los comentarios que se consideren necesarios.

121.567 Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos de aterrizaje

Ninguna persona puede realizar una aproximación por instrumentos excepto que lo haga en un todo de acuerdo con los mínimos meteorológicos establecidos y los procedimientos por instrumentos aprobados por la Autoridad Aeronáutica para ser ejecutados por el explotador y detallados en las Especificaciones de Operación.

121.569 Intercambio de equipos. Operaciones internas e internacionales

(a) Antes de comenzar una operación que contemple un acuerdo que prevé intercambio, cada explotador interno o internacional deberá demostrar que:

- (1) Los procedimientos establecidos para el intercambio son conformes a estas Regulaciones y con las prácticas establecidas para la seguridad operativa.
- (2) Los tripulantes y despachantes de aeronave requeridos han satisfecho las exigencias de los programas de entrenamiento aprobados para los aviones y equipos que serán utilizados y están familiarizados con las comunicaciones y los procedimientos de despacho que serán utilizados.
- (3) El personal de mantenimiento ha satisfecho las exigencias del programa de instrucción para dicho avión y equipos está familiarizado con los procedimientos de mantenimiento que serán utilizados.
- (4) Los tripulantes de vuelo y los despachantes de aeronaves han cumplimentado las capacitaciones requeridas en rutas y aeropuertos.
- (5) Los aviones que serán operados son esencialmente similares a los del explotador con el cual se ha de producir el intercambio, en todo lo relacionado con los instrumentos de vuelo y controles que son críticos para la seguridad, a menos que la Autoridad Aeronáutica determine que el explotador tiene programas de

entrenamiento que son adecuados para asegurar que cualquier disimilitud potencialmente peligrosa puede ser superada mediante la familiarización de la tripulación de vuelo.

(b) Cada explotador que conduce operaciones internas o internacionales deberá incluir en sus manuales todos los procedimientos y las previsiones que surjan del acuerdo de intercambio de equipos.

121.570 Capacidad de evacuación de emergencia de la aeronave.

(a) Ningún explotador puede rodar un avión llevando pasajeros, despegar o aterrizar a menos que el sistema de evacuación de emergencia desplegable automáticamente instalado de acuerdo con lo determinado en 121.310 (a) esté listo para ser utilizado.

(b) Cada explotador deberá asegurarse que, todo el tiempo que los pasajeros permanezcan a bordo antes de que la aeronave comience a moverse, al menos una de las salidas a nivel del piso esté disponible para ser utilizada en cualquier momento en forma normal o de emergencia.

121.571 Instrucciones a los pasajeros antes del despegue

(a) Cada explotador deberá asegurarse que todos los pasajeros sean verbalmente instruidos de la manera siguiente por los tripulantes que corresponda:

(1) Antes de cada despegue:

(i) Prohibición de fumar. Cada pasajero debe ser instruido cuando, donde y bajo que condiciones está prohibido fumar. La información incluirá el cumplimiento de las luces de información a los pasajeros, placas, designando áreas de no fumar por razones de seguridad y de las indicaciones de la tripulación al respecto. También se incluirá información de la prohibición de fumar en los lavabos y de destruir los detectores de humo en los mismos.

(ii) Localización de las salidas de emergencia. Asimismo el explotador deberá asegurar que cada pasajero sentado al lado de una salida de emergencia sea expresamente consultado por un TCP para verificar su comprensión sobre la responsabilidad que le compete en caso de emergencia y su conformidad para ejecutar los procedimientos necesarios.

(iii) Utilización del cinturón de seguridad incluyendo las instrucciones sobre cuando debe ser utilizado, como debe ser asegurado y liberado. Cada pasajero deberá ser instruido sobre cuando, como y bajo que condiciones debe usar el cinturón de seguridad. La información deberá incluir la obligación de los pasajeros de obedecer las instrucciones de la tripulación respecto al uso de los cinturones de seguridad.

(iv) Localización y utilización de los medios de flotación requeridos ante una emergencia (Operaciones que incluyan sobrevuelo de espejos de agua).

(v) En operaciones donde no esté previsto un tripulante de cabina de pasajeros (TCP), se deberá dar la siguiente información adicional:

(A) Mantener los respaldos de los asientos verticales para el despegue y el aterrizaje del avión.

(B) Ubicación de los equipos de supervivencia.

(C) En vuelos que operen a más de 12000 pies MSL, el uso normal y de emergencia del oxígeno.

(D) Ubicación y operación de los extintores de incendio.

(2) Después de cada despegue, inmediatamente antes o después de cambiar la señal de cinturones, se deberá anunciar a los pasajeros que deberían mantener los cinturones colocados mientras estén sentados aun cuando la señal se encuentre apagada.

(3) Excepto lo determinado en el párrafo (a) (4) antes de cada despegue, un TCP asignado a dicho vuelo deberá instruir individualmente a cada persona que pudiese necesitar asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida ante la posibilidad de una emergencia. En estas instrucciones un TCP deberá:

(i) Instruir a la persona y a quien la ayudará acerca del camino a seguir hacia la salida más adecuada y sobre el momento más oportuno para iniciar el movimiento en caso de una emergencia y

(ii) Requerir a la persona que debe ser ayudada y a su asistente, si lo hay, sobre la forma más adecuada para ayudarla a los efectos de prevenir posibles daños.

(4) Las exigencias del párrafo (a) (3), de esta Sección, no se aplican a las personas que han sido instruidas en una etapa anterior del mismo vuelo y avión, cuando un TCP en servicio ha sido prevenido sobre la forma de asistir a dicha persona y como evitar posibles daños.

(b) Cada explotador deberá llevar a bordo de sus aviones de pasajeros, distribuidas en cada asiento para el uso de los pasajeros, tarjetas impresas con las instrucciones pertinentes redactadas por lo menos en espa-

ñol e inglés y que contengan:

- (1) Diagramas de las salidas de emergencia y método de operación para los diferentes tipos de salidas y;
- (2) Otras instrucciones necesarias para el uso de los equipos de emergencia. Cada tarjeta deberá tener sólo la información pertinente que corresponda al tipo y modelo de avión utilizado en ese vuelo.

(c) El explotador deberá describir en el MOE el procedimiento que deberá ser seguido para cumplimentar las exigencias del párrafo (a) de esta Sección.

121.573 Instrucciones a los pasajeros en operaciones sobre grandes extensiones de agua

(a) Además de las instrucciones verbales exigidas en la Sección 121.571 (a), cada explotador que opera un avión sobre grandes extensiones de agua deberá asegurarse que todos los pasajeros sean verbalmente instruidos por los tripulantes que corresponda sobre la ubicación y operación del salvavidas, balsas y otros medios de flotación, incluyendo la demostración de cómo colocarse o inflar el chaleco salvavidas.

(b) El explotador deberá describir en su MOE el procedimiento que deberá ser seguido durante las instrucciones exigidas en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Si el avión prosigue vuelo sobre el agua inmediatamente después del despegue, las instrucciones exigidas en el párrafo (a) de esta Sección deberán ser impartidas antes del despegue.

(d) Si la aeronave, inmediatamente después del despegue no prosigue el vuelo sobre el agua, las instrucciones exigidas en el párrafo (a) de esta Sección no necesariamente deben ser impartidas antes del despegue, pero sí es mandatorio que se cumplimenten antes de comenzar la parte del vuelo sobre el agua.

121.574 Oxígeno para uso medicinal de pasajeros

(a) El explotador puede permitir a los pasajeros llevar y operar equipos para el almacenamiento, generación o suministro de oxígeno medicinal cuando se satisfagan las siguientes exigencias:

- (1) El equipo es:
 - (i) Provisto por el explotador.
 - (ii) De un tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (iii) Mantenido por el explotador de acuerdo con un programa de mantenimiento aprobado.
 - (iv) Completamente libre de contaminantes inflamables sobre todas las superficies exteriores.
 - (v) Capaz de suministrar un flujo mínimo de oxígeno al usuario, de 4 litros por minuto.
 - (vi) Construido de tal manera que todas las válvulas, conexiones y reguladores estén protegidos contra daños y
 - (vii) Adecuadamente asegurado.
- (2) Cuando el oxígeno es almacenado en forma líquida, el equipo deberá estar bajo mantenimiento de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado para el explotador desde su adquisición (nuevo) o desde el momento en que el contenedor fuera purgado por última vez.
- (3) Cuando el oxígeno es almacenado en forma de gas comprimido:
 - (i) El equipo deberá estar bajo el programa de mantenimiento aprobado para el explotador desde su adquisición (nuevo) o desde el último control hidrostático del cilindro de almacenamiento, y
 - (ii) La presión de los cilindros no exceda el rango de presión permitido para cada uno de ellos.
- (4) Cada persona que deba usar el equipo tenga una necesidad demostrada mediante prescripción médica escrita firmada por médico que especifique la cantidad de oxígeno que debe ser suministrado por hora y el flujo máximo y porcentaje necesario de acuerdo con la altitud de la cabina en condiciones normales de operación del avión. Este párrafo no se aplica para el transporte de oxígeno en un avión si los únicos pasajeros transportados son personas que necesitan oxígeno medicinal durante el vuelo, con no más de un familiar o persona interesada por cada uno de dichos enfermos y los auxiliares médicos que correspondan.
- (5) Cuando un certificado médico es requerido de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a) (4), la cantidad total de oxígeno que debe transportarse debe ser igual a la cantidad máxima de oxígeno requerida por hora de acuerdo con las especificaciones médicas, multiplicadas por el número de horas utilizadas para computar la cantidad de combustible del avión, requerido por estas regulaciones.
- (6) El piloto al mando deberá ser informado cuando el equipamiento se encuentre a bordo y cuando este va a ser utilizado.
- (7) El equipamiento es almacenado y asegurado y cada persona que lo utilice se encuentre sentada de manera tal que no limite el acceso o el uso de cualquier salida normal o de emergencia o del pasillo en la cabina de pasajeros.

(b) Ninguna persona puede ni el explotador deberá permitir que persona alguna fume dentro de los 10 pies de donde se encuentra contenido el oxígeno, el distribuidor y todo el equipo relacionado con lo requerido en el párrafo (a) de esta Sección.

(c) Ningún explotador podrá permitir que persona alguna conecte o desconecte equipos de suministro de oxígeno hacia o desde cilindros de oxígeno gaseoso mientras se encuentren pasajeros a bordo del avión.

(d) Las exigencias de esta Sección no se aplican para el transporte de oxígeno suplementario o para primeros auxilios y el equipamiento requerido por estas regulaciones.

121.575 Bebidas alcohólicas

(a) Ninguna persona puede beber ningún tipo de bebida alcohólica a bordo de un avión, a menos que sea el propio explotador del avión quien sirva bebidas a dicha persona.

(b) Ningún explotador puede servir ningún tipo de bebida alcohólica a bordo de un avión a una persona que:
(1) Aparente estar embriagada o intoxicada, o presente algún signo de inestabilidad emocional o psíquica que pudiera desencadenar un hecho de violencia.
(2) Escolte a una persona o está siendo escoltado.

(c) Ningún explotador puede permitir el embarque en un avión de una persona que aparente estar embriagada o intoxicada.

(d) Cada explotador notificará a la Autoridad Aeronáutica dentro de los 5 días posteriores al hecho, cuando se haya negado el embarque de un pasajero cumpliendo el párrafo (c) de esta Sección o cualquier disturbio causado por una persona intoxicada a bordo de un avión.

(e) Ningún miembro de la tripulación podrá ingerir desde 8 horas antes del inicio de su servicio de vuelo y hasta finalizado el mismo, ninguna bebida alcohólica o fármaco (este último excepto que estuviere prescrito por el médico aeronáutico designado por el explotador).

121.576 Amarre de elementos en cabina de tripulantes y pasajeros

El explotador deberá proveer y utilizar los medios necesarios para prevenir que cada elemento del equipamiento de galley y de cada carro de servicio cuando no se utilicen así como cada uno de los equipajes de la tripulación o de los pasajeros que es transportado en los compartimentos de pasajeros o de tripulación, se transformen en elementos peligrosos al deslizarse por efectos de los factores de carga que se producen en un aterrizaje de emergencia.

121.577 Estiba y amarre para los equipos de servicios de comidas y bebidas, durante el movimiento del avión en superficie, despegue y aterrizaje

(a) Ningún explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar un avión cuando cualquier tipo de elemento, bebida o vajilla provista por el explotador se encuentre ubicada en cualquier asiento de pasajeros.

(b) Ningún explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar un avión a menos que cada bandeja con alimentos o bebidas servida a los pasajeros se encuentre asegurada en su alojamiento o lugar de transporte, y la bandeja individual desplegable se encuentre rebatida y en su alojamiento.

(c) Ningún explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar un avión a menos que cada carro de servicio para los pasajeros se encuentre asegurado en su alojamiento.

(d) Ningún explotador puede permitir mover un avión en la superficie, despegar o aterrizar a una aeronave a menos que cada una de las pantallas de TV o entretenimientos individuales, si su avión estuviera equipado con ellas, se encuentren rebatidas y aseguradas en sus alojamientos.

(e) Cada pasajero deberá cumplir con las instrucciones impartidas por la tripulación de acuerdo con esta Sección.

121.578 Reservado**121.579 Mínima altura para uso del piloto automático**

(a) Operaciones en ruta. Excepto lo determinado en los párrafos (b) y (c) y (d) de esta Sección, ninguna persona puede utilizar un piloto automático en ruta, incluyendo ascenso y descenso, a una altura sobre el terreno que sea menor a dos veces la altura fijada en el Manual de Vuelo del Avión para un mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de crucero, o menor a 500 pies, la mayor de cualquiera de las dos.

(b) Aproximaciones. Cuando se utilice una ayuda para la aproximación por instrumentos, ninguna persona puede utilizar un piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor a dos veces la altura fijada en el Manual de Vuelo del Avión para el mal funcionamiento del piloto automático bajo condiciones de aproximación por instrumentos, o 50 pies por debajo del mínimo aprobado para la MDA o DH para la ayuda utilizada, la mayor de cualquiera de las dos, excepto:

(1) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas sean menores que las condiciones meteorológicas básicas VFR, establecidas en 91.155 de estas Regulaciones, ninguna persona puede utilizar un piloto automático para una aproximación por instrumentos por ILS automática, a una altura que sea menor a 50 pies sobre la altura especificada en el Manual de Vuelo del Avión para mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de aproximación automática, y

(2) Cuando las condiciones meteorológicas sean iguales o superiores que las condiciones meteorológicas básicas VFR, establecidas en 91.155 de estas Regulaciones, ninguna persona puede utilizar un piloto automático para una aproximación ILS automática a una altura sobre el terreno que sea menor a la altura especificada en el Manual de Vuelo del Avión para mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de aproximación automática, o 50 pies, cualquiera de las dos sea la mayor.

(c) No obstante lo especificado en los párrafos (a) o (b) de esta Sección la Autoridad Aeronáutica puede autorizar Especificaciones de Operación que permitan el uso para el aterrizaje hasta el toque, de un sistema aprobado de controles de vuelo con capacidad automática, en cualquier caso que:

(1) El sistema considerado no prevé ninguna pérdida de altura (sobre cero) especificada en el Manual de Vuelo del Avión por mal funcionamiento del piloto automático para aproximación automática, y

(2) Se determine que el uso del sistema hasta el toque no afectará las condiciones de seguridad exigidas por esta Sección.

121.580 Prohibición de interferencia con los tripulantes

Ninguna persona puede asaltar, amenazar, intimidar o interferir con los tripulantes ni con sus tareas a bordo en una aeronave operada bajo esta Parte (Arts. 198, 190 y concordantes del Código Penal de la Nación).

121.581 Asiento del observador. Inspecciones de ruta

(a) Excepto lo previsto en párrafo (c) de esta Sección, cada explotador deberá tener disponible un asiento en la cabina de pilotaje de cada avión, utilizado para transporte aéreo comercial, para que sea ocupado por la Autoridad Aeronáutica mientras realiza inspecciones en ruta. La ubicación y el equipamiento de dicho asiento deberán ser acordes a la función prevista, y serán determinados por la Autoridad Aeronáutica.

(b) En cada avión que tenga más de un asiento para observador, además de los asientos requeridos para la tripulación de vuelo complementaria de acuerdo con la certificación del avión, el asiento seleccionado por el representante de la Autoridad Aeronáutica deberá estar disponible cada vez que este disponga efectuar inspecciones en ruta o habilitaciones de otro tipo.

(c) Para cualquier avión certificado antes del 20 de diciembre de 1995 para no más de 30 pasajeros que no posea asiento de observador en la cabina de pilotos, el explotador proveerá el primer asiento de pasajero provisto de microteléfono para ser ocupado por un inspector efectuando una inspección de ruta.

121.583 Transporte de personas sin cumplimentar las exigencias establecidas para los pasajeros

(a) Cuando sean autorizados por el explotador, las siguientes personas y no otras, podrán ser transportadas a bordo de un avión sin dar estricto cumplimiento a las exigencias establecidas para el transporte de pasajeros en avión en 121.309 (f), 121.310, 121.391, 121.571 y 121.587, los requerimientos para la operación de

traslado de pasajeros en 121.291, y los requerimientos pertinentes a los pasajeros 121.285, 121.313 (f), 121.317, 121.547 y 121.573:

- (1) Un tripulante.
- (2) Un empleado de la empresa.
- (3) Un Inspector de la Autoridad Aeronáutica o un miembro de la Junta de Investigación de Accidentes, en cumplimiento de tareas oficiales.
- (4) Una persona necesaria para:
 - (i) La seguridad del vuelo.
 - (ii) El manejo seguro de animales.
 - (iii) El manejo seguro de mercancías peligrosas.
 - (iv) La seguridad de valores o carga confidencial.
 - (v) La preservación de carga frágil o perecedera.
 - (vi) La operación de equipo especial para carga y descarga.
 - (vii) Experimentos o pruebas sobre contenedores de carga o ayudas para la descarga.
 - (viii) La carga y descarga de material de gran tamaño.
- (5) Una persona de la empresa referida en párrafo (a) (4) cuando viaja desde o hacia su lugar de base.
- (6) Una persona que cumpla tareas de guardia de honor, acompañando un envío hecho por la Autoridad de la República Argentina.
- (7) Un empleado de la empresa cuando viaje por negocios de la compañía hacia o desde lugares no servidos adecuadamente por vuelos regulares.

(b) Ningún explotador puede operar un avión transportando personas de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a) a menos que:

- (1) Cada persona disponga de libre acceso desde su asiento hacia la cabina de vuelo o hacia una salida normal o de emergencia.
- (2) El piloto al mando tenga un medio para notificar a cada persona cuando está prohibido fumar y cuando debe ajustarse el cinturón de seguridad, y
- (3) El avión disponga de un asiento aprobado con un cinturón de seguridad aprobado para cada persona. El asiento debe estar ubicado de manera tal que el ocupante no tenga ninguna posibilidad ni posición para interferir a la tripulación de vuelo mientras esta realiza sus tareas y funciones.

(c) Antes de cada despegue el explotador que transporte personas de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a) deberá asegurarse que cada una de dichas personas haya sido instruida verbalmente por un tripulante sobre:

- (1) Prohibición de fumar.
- (2) Utilización de los cinturones de seguridad.
- (3) Ubicación y operación de las salidas de emergencia.
- (4) El uso de oxígeno y equipos de oxígeno para casos de emergencia, y
- (5) Para operaciones extendidas sobre el agua, la ubicación de chalecos salvavidas y balsas incluyendo la demostración del método de colocación e inflado del chaleco salvavidas.

(d) Cada explotador que opere un avión que transporte personas de acuerdo con lo determinado en el párrafo (a), deberá incorporar los procedimientos establecidos para el traslado seguro de dichas personas en el MOE.

(e) El piloto al mando podrá autorizar a las personas comprendidas en el párrafo (a) de esta Sección a ingresar a la cabina de pilotaje.

121.585 Asientos en las salidas de emergencia

(a) (1) Cada explotador debe determinar lo necesario para aplicar las indicaciones del párrafo (d) de esta Sección y definir la capacidad de cada persona para poder ocupar un asiento de salida de acuerdo con esta Sección. Para el propósito de esta Sección considerará:

- (i) Asiento de salida es:
 - (A) Cada asiento que tiene acceso directo a una salida, y
 - (B) Cada asiento en una fila de asientos a través de los que los pasajeros tendrán que pasar para llegar a la salida desde el asiento interno al pasillo.
- (ii) Un asiento de pasajero que tenga "acceso directo", significa un asiento desde el cual un pasajero puede proceder directamente a la salida sin entrar en un pasillo o pasar alrededor de una obstrucción.

(2) Cada explotador determinará la manera de asignar los asientos en las salidas requeridas por este párrafo en una manera no discriminatoria de acuerdo con los requerimientos de esta Sección. Dicho procedimiento estará consignado en el MOE.

(3) Cada explotador designará los asientos de las salidas de acuerdo con la configuración de asientos de los aviones de su flota de acuerdo con las definiciones de este párrafo, y someterá esas designaciones para la aprobación como parte de lo establecido en los párrafos (n) y (p) de esta Sección.

(b) Ningún explotador puede sentar a una persona en un asiento afectado por esta Sección si el explotador determina que es probable que la persona sería incapaz de desempeñar una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección porque:

(1) La persona carece de movilidad suficiente, fortaleza o destreza en ambos brazos y manos y ambas piernas:

(i) Para alcanzar arriba, lateralmente y abajo la ubicación de mecanismos o dispositivos de operación de salidas de emergencia y toboganes.

(ii) Para tomar y empujar, atraer hacia él, girar o de cualquier manera manipular esos mecanismos.

(iii) Para empujar, tirar o de cualquier otra manera abrir las salidas de emergencia.

(iv) Para alzar, retener, o poner en asientos cercanos, o maniobrar sobre los respaldos de los asientos de la próxima fila, objetos del tamaño y peso de ventanas de salida sobre el ala.

(v) Para quitar obstrucciones similares en tamaño y peso a las ventanas de salida sobre el ala.

(vi) Para alcanzar la salida de emergencia eficazmente.

(vii) Para mantener el equilibrio mientras quita las obstrucciones.

(viii) Para salir rápidamente.

(ix) Para estabilizar un dispositivo de tobogán después de desplegarlo; o

(x) Para ayudar a otros en la utilización de un tobogán de evacuación.

(2) La persona es menor de 15 años de edad o carece de capacidad para desempeñar una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección sin la asistencia de un adulto, padre u otros parientes.

(3) La persona carece de capacidad para leer y comprender las instrucciones requeridas por esta Sección relacionadas con la evacuación de emergencia prevista por el explotador en forma gráfica o impresa o la capacidad para comprender las órdenes orales de la tripulación.

(4) La persona carece de capacidad visual suficiente para desempeñar una o más funciones aplicables al párrafo (d) de esta Sección sin las ayudas tales como anteojos o lentes de contacto.

(5) La persona carece de capacidad auditiva suficiente para oír y comprender instrucciones gritadas por los tripulantes sin la asistencia de un aparato auditivo.

(6) La persona carece de capacidad adecuada para impartir información oralmente a otros pasajeros, y

(7) La persona tiene:

(i) Una condición o responsabilidades propias, tal como cuidado de niños pequeños que puedan impedir que la persona desempeñe una o más de las funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección o;

(ii) Una condición que puede ocasionar un daño si el o ella desempeña una o más de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.

(c) Cada pasajero cumplirá con las instrucciones dadas por un tripulante u otro empleado autorizado del explotador que aplique restricciones en los asientos de salida, de acuerdo con esta Sección.

(d) Cada explotador incluirá en las tarjetas de información al pasajero, en el idioma en que las instrucciones y las informaciones son dadas por la tripulación, en cada asiento referido en esta Sección, información para que, en el caso de una emergencia en la que no haya un tripulante en cada asiento de salida disponible para ayudar, un pasajero ocupando un asiento de salida puede ser llamado para realizar las siguientes tareas:

(1) Ubicar la salida de emergencia.

(2) Reconocer el mecanismo de apertura de la salida de emergencia.

(3) Comprender las instrucciones para operar las salidas de emergencia.

(4) Operar la salida de emergencia.

(5) Evaluar si aumentarán los peligros a los cuales los pasajeros pueden exponerse si se abre la salida de emergencia.

(6) Seguir directivas orales y señales de mano dadas por un tripulante.

(7) Guardar o asegurar la puerta de salida de emergencia para que no impida el uso de la salida.

(8) Evaluar la condición del tobogán de escape, activar el tobogán y estabilizarlo después del despliegue para asistir a otros a utilizar el dispositivo del tobogán.

(9) Pasar eficazmente a través de la salida de emergencia y

(10) Evaluar, seleccionar y seguir una trayectoria segura desde la salida de emergencia.

- (e)** Cada explotador incluirá tarjetas de información al pasajero en cada asiento de salida:
- (1) En el idioma en que las instrucciones de emergencia son impartidas por la tripulación, los criterios de selección colocados en el párrafo (b) de esta Sección y un pedido para que un pasajero se identifique a sí mismo para permitir que cambie su asiento si él o ella:
 - (i) No puede cumplir los criterios de selección puestos en el párrafo (b) de esta Sección.
 - (ii) Tiene una condición no discernible que le impide el desempeño de las funciones aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.
 - (iii) Pueda sufrir daño corporal como resultado de desempeñar una o más de estas funciones.
 - (iv) No desea desempeñar esas funciones, y
 - (2) En cada idioma usado por el explotador para las tarjetas de información al pasajero, pidiendo que un pasajero se identifique a sí mismo para permitir un cambio de asiento si carece de la capacidad para leer, hablar o comprender el idioma o la forma gráfica de las instrucciones requeridas por esta Sección provistas por el explotador que son indicadas para una evacuación de emergencia, o la capacidad de comprender el idioma utilizado para las órdenes que la tripulación dará en una emergencia.
- (f)** Para información al público cada explotador pondrá en forma visible en todas las puertas de pasajeros, mostradores de boletos, puertas de carga y puertas en cada aeropuerto donde conduce las operaciones de pasajeros, los procedimientos escritos para hacer las asignaciones con respecto a la fila de asientos de salida.
- (g)** Ningún explotador puede permitir el rodaje o remolque de un avión, a menos que uno de los tripulantes requeridos haya verificado que ningún asiento de salida esté ocupado por una persona incapaz de desempeñar las funciones aplicables enunciadas en el párrafo (d) de esta Sección.
- (h)** Cada explotador incluirá en sus informaciones al pasajero una referencia a las tarjetas de información al pasajero indicadas en los párrafos (d) y (e), los criterios de selección establecidos en párrafo (b), y las funciones a ser desempeñadas de acuerdo a lo indicado en el párrafo (d) de esta Sección.
- (i)** Cada explotador incluirá en sus informaciones al pasajero la posibilidad de una petición de cambio de asiento si el mismo considera que:
- (1) No puede cumplir los criterios de selección colocados en el párrafo (b) de esta Sección;
 - (2) Tiene una condición no discernible que no le permitirá desempeñar las tareas indicadas en el párrafo (d) de esta Sección;
 - (3) Pueda sufrir daño corporal como resultado de desempeñar una o más de esas funciones indicadas en el párrafo (d) de esta Sección, o
 - (4) No desea desempeñar esas funciones enumeradas en el párrafo (d) de esta Sección.
- El explotador no requerirá al pasajero que revele su razón para solicitar el cambio de asiento.
- (j)** Reservado.
- (k)** En el caso que un explotador determine que el pasajero asignado a un asiento de emergencia podría no cumplir adecuadamente las funciones establecidas en el párrafo (d) o que el pasajero solicitara un cambio de asiento diferente al de salida deberá ser reubicado en forma expeditiva en otro asiento.
- (l)** En la eventualidad de que todos los asientos que no sean de salida estuvieran ocupados y fuera necesario reubicar un pasajero que estuviera ocupando un asiento de salida, el explotador debe designar otra persona que sea capaz y acepte asumir las tareas de evacuación que puedan ser necesarias a un asiento de salida.
- (m)** Un explotador puede negar transporte a cualquier pasajero incluido en esta Sección únicamente porque:
- (1) El pasajero rehúsa cumplir con instrucciones dadas por un tripulante u otro empleado autorizado del explotador que implementa las restricciones de asignación de emergencia establecidas según esta Sección, o
 - (2) El único asiento que acomodará físicamente a la persona con discapacidad es un asiento de emergencia.
- (n)** A fin de cumplir con esta Sección los explotadores deberán:
- (1) Establecer procedimientos que expresen:
 - (i) Los criterios enunciados en el párrafo (b) de esta Sección.

- (ii) Las funciones enunciadas en el párrafo (d) de esta Sección.
 - (iii) Los requerimientos para la información de aeródromo, tarjetas de información de pasajeros, constatación de asignación apropiada de asientos en salidas por tripulantes, informaciones a los pasajeros, asignación de asientos y la negativa de transporte como indica esta Sección.
 - (iv) Como resolver las discrepancias que provienen de la implementación de esta Sección, incluyendo la identificación del empleado en el aeropuerto a quien deberán dirigirse las quejas para su solución.
- (2) Someter sus procedimientos para la aprobación y revisión preliminar a los inspectores principales de operaciones, asignados a ellos por la Administración, encargados de la inspección de sus operaciones.
- (o) Los explotadores asignarán los asientos con anterioridad al embarque de acuerdo con los criterios enumerados en el párrafo (b) y las funciones enunciadas en el párrafo (d) de esta Sección, con la máxima anticipación posible.

121.586 Autoridad para negarse al transporte de personas

- (a) Ningún explotador puede negarse a transportar un pasajero basándose en el hecho de que dicho pasajero pueda necesitar la asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida en el evento de una emergencia, y que su transporte puede ser contrario a la seguridad del vuelo, a menos que:
- (1) El explotador haya establecido procedimientos (incluyendo razonables requerimientos de información) para el transporte de pasajeros que pueden necesitar la asistencia de otra persona para moverse rápidamente hacia una salida en el evento de una emergencia, y
 - (2) Existe al menos una de las condiciones siguientes:
 - (i) El pasajero no pueda cumplimentar con las exigencias de la información y los procedimientos establecidos por el explotador.
 - (ii) El pasajero no pueda ser transportado de acuerdo con los procedimientos establecidos por el explotador.
- (b) Cada explotador deberá proporcionar a la Autoridad Aeronáutica una copia de los procedimientos establecidos de acuerdo con lo exigido en el párrafo (a) (2) de esta Sección.
- (c) Cada vez que la Autoridad Aeronáutica encuentre que es necesario revisar o modificar los procedimientos descritos según párrafo (a) (2) de esta Sección en interés de la seguridad o del público, el explotador, luego de ser notificado por la Autoridad Aeronáutica, deberá efectuar las modificaciones o revisiones de sus procedimientos. Dentro de los 30 días de recibir la notificación el explotador puede solicitar una reconsideración de la modificación o revisión ordenada. Tal petición de reconsideración, dejará pendiente de cumplimiento la notificación hasta tanto la Autoridad Aeronáutica adopte su decisión. Sin embargo, si la Autoridad Aeronáutica determina que existe una emergencia que requiera acción inmediata en interés de la seguridad, esta podrá, luego de exponer sus razones, exigir la aplicación inmediata de la revisión o modificación.
- (d) Cada explotador deberá tener disponible para el público en cada uno de los aeródromos donde presta servicios, una copia de cada uno de los procedimientos establecidos de acuerdo con las exigencias del párrafo (a) (1) de esta Sección.

121.587 Cierre y trabado de la puerta de acceso a la cabina de vuelo

- (a) Excepto lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección el piloto al mando de un avión que transporta pasajeros deberá asegurarse que la puerta que separa la cabina de la tripulación de vuelo de la de pasajeros sea cerrada y trabada durante el vuelo. Deberán proporcionarse los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violación de seguridad en la cabina.
- (b) La exigencia del párrafo (a) no se aplica en las siguientes circunstancias:
- (1) Durante el despegue y aterrizaje si la puerta de acceso a la cabina de vuelo es el medio para acceder a una salida de emergencia de pasajeros o salida a nivel del piso; o
 - (2) En cualquier momento en que esto sea necesario para posibilitar el acceso a la cabina de vuelo o al compartimiento de pasajeros de un tripulante en cumplimiento de sus tareas o de una persona autorizada a ingresar a la cabina de vuelo de acuerdo con lo determinado en 121.547 de esta Parte.

121.589 Transporte de equipajes

(a) Ningún explotador puede permitir el embarque y transporte de equipaje a bordo de sus aviones, a menos que cada equipaje de los pasajeros haya sido examinado a los efectos de controlar que el tamaño y la cantidad transportada estén de acuerdo con el programa de transporte de equipaje aprobado en las Especificaciones de Operación. Además, ningún pasajero puede abordar el avión llevando consigo un equipaje que exceda el tamaño previsto por el explotador en sus Especificaciones de Operación.

(b) Ningún explotador puede permitir que un pasajero ingrese a una aeronave cuya puerta está por ser cerrada para iniciar su rodaje o remolque, a menos que un tripulante haya verificado que cada elemento de su equipaje haya sido acomodado de acuerdo con lo determinado por el 121.285 (c) de esta Parte.

(c) Ningún explotador puede permitir que un avión despegue o aterrice a menos que cada uno de los equipajes y artículos transportados por los pasajeros se encuentren colocados:

- (1) En un armario o compartimiento destinado específicamente para el transporte de equipajes o carga, en el cual se especifique cual es el peso máximo permitido y se disponga además de los elementos de amarre necesarios para fijar el equipaje o carga estibada en el mismo, y de una manera tal que no impida el posible uso de cualquier equipo de emergencia, o
- (2) De acuerdo con lo determinado por 121.285 (c) de esta Parte; o
- (3) Debajo de un asiento de pasajero.

(d) Equipajes que no sean prendas de vestir sueltas no podrán ser ubicados en los portaequipajes ubicados sobre los asientos de los pasajeros, a menos que los mismos se encuentren equipados con elementos aprobados para la sujeción de los mismos o cuenten con puertas

(e) Cada pasajero deberá cumplir con las exigencias y las instrucciones impartidas por los tripulantes que controlen el cumplimiento de lo establecido en los párrafos (a), (b), (c) (d) y (g) de esta Sección.

(f) Cada asiento de pasajero debajo del cual está permitido colocar equipaje deberá contar con medios para evitar que este se deslice hacia adelante. Además de lo antes expuesto cada asiento junto a los pasillos deberá contar con medios que eviten que los elementos o equipajes colocados delante de los mismos se deslicen hacia los pasillos bajo las fuerzas que se producen durante un aterrizaje de emergencia, de acuerdo con las condiciones en que el avión esté certificado.

(g) Además de los procedimientos de carga establecidos en el párrafo (c) de esta Sección, los bastones transportados por las personas no videntes o que necesiten de ellos, podrán ser colocados:

- (1) Debajo de una serie de asientos conectados, en la misma fila, siempre que el bastón no sobresalga hacia alguno de los pasillos y siempre que el bastón se encuentre totalmente apoyado sobre el piso; o
- (2) Entre un asiento y el fuselaje, siempre que el asiento no corresponda a una salida de emergencia y el bastón se encuentre totalmente apoyado sobre el piso.
- (3) Debajo de dos asientos, junto a las ventanillas, siempre que no correspondan a salidas de emergencia y el bastón se encuentre totalmente apoyado en el piso; o
- (4) De acuerdo con otro método aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

121.590 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo

(a) No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal capacitado por la empresa y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditivos posibles.

(b) Cuando el reabastecimiento de combustible se realice con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de comunicaciones del avión u otros medios adecuados.

NOTA 1: Lo previsto en (a) de esta Sección no exige necesariamente que se desplieguen íntegramente las escaleras de la aeronave como requisito previo al reabastecimiento.

NOTA 2: Se requieren precauciones adicionales cuando el reabastecimiento sea de combustibles distintos al queroseno de aviación o cuando el reabastecimiento tenga como consecuencia una mezcla de

queroseno de aviación con otros combustibles de aviación o cuando se utilice una línea abierta.

121.590a Reabastecimiento de combustible con un motor en marcha

(a) El reabastecimiento de combustible con un motor en marcha se permitirá en aeronaves equipadas con motores de turbina (reactor), exclusivamente en aquellas circunstancias de emergencia que impidan la operación normal de puesta en marcha mediante grupos auxiliares de energía (de a bordo o terrestres) y la carga se efectúe por sistemas herméticos a presión. Además deberá permanecer en cabina la tripulación completa para actuar ante cualquier emergencia como también permanecerán desconectados los sistemas eléctricos no imprescindibles. Este procedimiento deberá estar establecido por el explotador en el MOE.

(b) La operación mencionada en (a) de esta Sección deberá estar autorizada por el jefe de aeródromo a solicitud del explotador o representante autorizado quien asumirá la responsabilidad de dicha operación y se asegurará que se encuentre personal del servicio contra incendios para actuar de inmediato en caso de emergencia.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACIÓN DE VUELOS

Sec.	Título
121.591	Aplicación.
121.593	Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internas.
121.595	Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internacionales.
121.597	Autoridad para liberación de vuelos. Operaciones suplementarias.
121.599	Familiarización con las condiciones meteorológicas.
121.601	Despachante de aeronave, información al piloto al mando. Operaciones internas e internacionales.
121.603	Medios y servicios. Operaciones suplementarias.
121.605	Equipamiento del avión.
121.607	Medios para las comunicaciones y navegación. Operaciones internas e internacionales.
121.609	Medios para las comunicaciones y navegación. Operaciones suplementarias.
121.611	Despacho o liberación del vuelo bajo VFR.
121.613	Despacho o liberación del vuelo bajo IFR.
121.615	Despacho o liberación del vuelo sobre grandes extensiones de agua. Operaciones internacionales y suplementarias.
121.617	Aeródromo de alternativa de despegue.
121.619	Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones internas.
121.621	Aeródromo de alternativa de destino. Operaciones internacionales.
121.623	Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones suplementarias.
121.625	Mínimos meteorológicos para el aeropuerto de alternativa.
121.627	Continuación del vuelo en condiciones inseguras.
121.628	Instrumentos y equipos inoperativos.
121.629	Operaciones en condiciones de formación de hielo.
121.631	Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo.
121.633	Reservado.
121.635	Despacho hacia o desde aeródromos de reabastecimiento de combustible o provisionales. Operaciones internas e internacionales.
121.637	Despegues desde aeródromos no previstos y de alternativa. Operaciones internas e internacionales.
121.639	Abastecimiento de combustible. Todas las operaciones internas.
121.641	Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones internacionales.
121.643	Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones suplementarias.
121.645	Abastecimiento de combustible. Aviones potenciados a turbina, no turbohélice. Operaciones internacionales y suplementarias.
121.647	Factores para computar el combustible mínimo requerido.
121.649	Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje VFR. Operaciones internas.
121.651	Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje IFR. Todos los explotadores.
121.652	Mínimos meteorológicos para el aterrizaje IFR. Todos los explotadores.
121.653	Reservado.
121.655	Aplicación de los reportes de mínimos meteorológicos.
121.657	Reglas aplicables a las altitudes de vuelo.
121.659	Altitud para la aproximación inicial. Operaciones internas y suplementarias.
121.661	Altitud para aproximación inicial. Operaciones internacionales.
121.663	Responsabilidad para el despacho de un vuelo. Operaciones internas e internacionales.
121.665	Manifiesto de carga.
121.667	Planes de vuelo VFR e IFR. Operaciones suplementarias.
121.669	Ascenso y descenso de los pasajeros con motores en marcha.

121.591 Aplicación

Esta Subparte establece Regulaciones para el despacho operacional de operaciones internas e internacionales y para la liberación del vuelo de las operaciones suplementarias.

121.593 Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internas

Excepto cuando un avión de un explotador aéreo interno aterriza en un aeropuerto intermedio especificado en el despacho original y permanece en el mismo durante un tiempo no mayor a una hora, ninguna persona puede iniciar el vuelo a menos que un despachante de aeronave autorice específicamente tal vuelo.

121.595 Autoridad para el despacho de aviones. Operaciones internacionales

- (a) Ninguna persona puede iniciar un vuelo a menos que un despachante de aeronave autorice específicamente dicho vuelo.
- (b) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin efectuar un nuevo despacho del avión si este ha permanecido en dicho aeropuerto por más de 6 horas.

121.597 Autoridad para liberación de vuelos. Operaciones suplementarias

- (a) Ninguna persona puede iniciar un vuelo bajo un sistema de seguimiento de vuelo, sin contar con la específica autorización de la persona designada por el explotador para ejercer el control operacional sobre el vuelo.
- (b) Ninguna persona puede iniciar un vuelo a menos que el piloto al mando o la persona autorizada por el explotador para ejercer el control operacional sobre el vuelo haya completado la liberación del vuelo, estableciendo las condiciones en las que será conducido el vuelo. El piloto al mando deberá firmar el despacho solamente cuando él y la persona autorizada por el explotador consideren que el mismo puede ser realizado con seguridad.
- (c) Ninguna persona puede continuar un vuelo desde un aeropuerto intermedio sin una nueva liberación del vuelo, si el avión ha permanecido en tierra más de 6 horas.

121.599 Familiarización con las condiciones meteorológicas.

- (a) Operaciones internas e internacionales. Ningún despachante de aeronave podrá liberar un vuelo a menos que se encuentre en total conocimiento de la información meteorológica reportada y los pronósticos sobre la ruta que se habrá de volar.
- (b) Operaciones suplementarias. Ningún piloto al mando podrá comenzar un vuelo a menos que se encuentre en total conocimiento de la información meteorológica reportada y de los pronósticos sobre la ruta que deberá volar.

121.601 Despachante de aeronave información al piloto al mando. Operaciones internas e internacionales

- (a) El despachante de aeronave deberá proveer al piloto al mando toda la información disponible y actualizada sobre las condiciones de los aeródromos y las ayudas a la navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.
- (b) Antes de comenzar el vuelo el despachante de aeronave deberá proporcionar al piloto al mando, toda la información meteorológica disponible, pronósticos y fenómenos meteorológicos significativos que puedan afectar la seguridad del vuelo, incluyendo fenómenos que pueden afectar la seguridad del vuelo, tales como turbulencia en aire claro, tormentas, cortantes de viento a baja altitud, para cada ruta a ser volada y a cada aeropuerto que será utilizado.
- (c) Durante el vuelo el despachante de aeronave deberá facilitar al piloto al mando toda información adicional disponible, en especial sobre fenómenos meteorológicos adversos, tales como turbulencia en aire claro, tormentas, cortantes de viento a baja altitud y sobre las irregularidades referidas a las facilidades y servicios

que pudieran afectar la seguridad de vuelo.

121.603 Medios y servicios. Operaciones suplementarias

(a) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando debe obtener toda la información actualizada sobre condiciones de los aeropuertos y los medios para la navegación que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Durante un vuelo, el piloto al mando deberá obtener toda la información adicional sobre las condiciones meteorológicas, e irregularidades de los medios y servicios que puedan afectar la seguridad del vuelo.

121.605 Equipamiento del avión

Ninguna persona puede despachar o liberar un avión a menos que este cumpla las exigencias de aeronavegabilidad y esté equipado según lo dispuesto en 121.303.

121.607 Medios para las comunicaciones y navegación. Operaciones internas e internacionales

(a) Con excepción de lo determinado en el párrafo (b) de esta Sección para explotadores aéreos internacionales, ninguna persona puede despachar un avión sobre una ruta aprobada o segmento de ruta, a menos que los medios de comunicación y navegación exigidos en 121.99 y 121.103 para la aprobación de dicha ruta o segmento de ruta se encuentren en condiciones satisfactorias de operación.

(b) Si por razones técnicas u otras razones más allá del control de un explotador aéreo internacional, los medios requeridos por 121.99 y 121.103 no están disponibles sobre una ruta o segmento de ruta fuera de la República Argentina, el explotador aéreo puede despachar un avión sobre dicha ruta o segmento de ruta si el piloto al mando y el despachante de aeronave determinan que similares medios de comunicación y navegación a aquellos requeridos están disponibles y en condiciones satisfactorias de operación.

121.609 Medios para las comunicaciones y navegación. Operaciones suplementarias

Ninguna persona podrá despachar un avión sobre una ruta o segmento de ruta a menos que los medios para las comunicaciones y la navegación exigidos en 121.121 estén en condiciones de operación satisfactorias.

121.611 Despacho o liberación del vuelo bajo VFR

Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para realizar una operación bajo VFR a menos que los valores de techo y visibilidad en ruta, de acuerdo con lo indicado en la información meteorológica disponible o los pronósticos o cualquier combinación de ellos estén y se pronostiquen iguales o por encima de los mínimos meteorológicos aplicables a las operaciones VFR hasta que la aeronave arribe al aeropuerto o los aeropuertos especificados en el despacho o liberación del vuelo.

121.613 Despacho o liberación del vuelo bajo IFR

Con excepción de lo determinado en 121.615 ninguna persona puede despachar o liberar un avión para realizar operaciones bajo IFR a menos que la información meteorológica o los pronósticos o cualquier combinación de ellos, indique que las condiciones meteorológicas serán y se mantendrán sobre los mínimos meteorológicos autorizados a la hora estimada de arribo al aeropuerto o aeropuertos a los que el avión fue despachado o liberado.

121.615 Despacho o liberación del vuelo sobre grandes extensiones de agua. Operaciones internacionales y suplementarias

(a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión para un vuelo que comprenda una operación sobre una gran extensión de agua, a menos que los informes meteorológicos o los pronósticos o cualquier combinación de ellos, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a las mínimas autorizadas a la hora estimada de arribo a cualquier aeropuerto hacia el cual el vuelo haya sido despachado o liberado o se haya previsto como alternativa.

(b) Reservado.

(c) Reservado.

(d) Cada autorización para conducir operaciones sobre agua bajo VFR y cada requerimiento para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR deben ser especificadas en las Especificaciones de Operación del explotador.

121.617 Aeródromo de alternativa de despegue

(a) Si las condiciones meteorológicas en el aeródromo de despegue están por debajo de los mínimos establecidos para el aterrizaje por el explotador en sus Especificaciones de Operación para dicho aeródromo, ninguna persona puede despachar o liberar un avión desde el mismo, a menos que el despacho o liberación del vuelo especifique un aeródromo de alternativa que se encuentre dentro de las siguientes distancias desde el aeródromo de despegue:

(1) Aviones con dos motores: No más de una hora desde el aeródromo de partida a una velocidad de crucero normal en aire calmo con un motor inoperativo.

(2) Aviones con tres o más motores: No más de dos horas desde el aeródromo de partida a velocidad de crucero normal en aire calmo con un motor inoperativo.

(b) Para el propósito del párrafo (a) de esta Sección, las condiciones meteorológicas del aeródromo de alternativa deben ser las establecidas por el explotador en sus Especificaciones de Operación.

(c) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión desde un aeródromo a menos que detalle en el despacho o liberación de vuelo cada uno de los aeródromos de alternativa requeridos para dicho vuelo.

121.619 Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones internas

Ninguna persona puede despachar un avión para realizar operaciones bajo IFR a menos que haya consignado un aeródromo de alternativa para cada destino hacia el cual el avión fue despachado. Cuando las condiciones meteorológicas pronosticadas para el destino y la primera alternativa son marginales, al menos un aeródromo adicional de alternativa deberá ser consignado.

121.621 Aeródromo de alternativa de destino. Operaciones internacionales

(a) Ninguna persona puede despachar un vuelo a menos que consigne en el despacho del vuelo un aeródromo de alternativa.

(b) Para el propósito de esta Sección, las condiciones meteorológicas en el aeródromo de alternativa debe cumplir con los requerimientos que figuran en las Especificaciones de Operación del explotador.

121.623 Aeródromo de alternativa de destino bajo IFR. Operaciones suplementarias

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, cada persona que libere un avión para una operación bajo IFR deberá consignar al menos un aeródromo de alternativa para cada aeródromo hacia el cual es liberado.

(b) Reservado.

(c) Para el propósito del párrafo (a) de esta Sección las condiciones meteorológicas requeridas en el aeródromo de alternativa, deben cumplir con las condiciones expresadas en las Especificaciones de Operación del explotador.

(d) Ninguna persona puede liberar un vuelo a menos que cada aeropuerto de alternativa requerido figure en la liberación del vuelo.

121.625 Mínimos meteorológicos para el aeropuerto de alternativa

Ninguna persona puede colocar un aeropuerto como alternativa en un despacho o liberación al vuelo a menos que la información meteorológica o los pronósticos o cualquier combinación de ellos indiquen que a la hora estimada de arribo las condiciones meteorológicas estarán iguales o por encima de los mínimos meteorológicos detallados en las Especificaciones de Operación del explotador para ese aeropuerto.

121.627 Continuación del vuelo en condiciones inseguras.

(a) Ningún piloto al mando puede permitir que un vuelo continúe hacia un aeropuerto al que ha sido despachado o liberado, si en su opinión o en la opinión del despachante, (solamente para operaciones internas o internacionales), el vuelo no puede ser completado con seguridad a menos que, en la opinión del piloto al mando, no exista otro procedimiento seguro. En tal caso el continuar hacia el aeropuerto de destino es una situación de emergencia de acuerdo con lo determinado en 121.557.

(b) Si cualquier instrumento o ítem del equipamiento requerido para una operación particular queda inoperativo en ruta, el piloto al mando deberá cumplimentar los procedimientos aprobados para tal caso de acuerdo con lo detallado en el MOE.

121.628 Instrumentos y equipos inoperativos

(a) Ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inoperativos si no se cumplen las siguientes condiciones:

(1) Que exista una Lista Maestra de Equipamiento Mínimo (MMEL) establecida por el fabricante conjuntamente con el Estado de fabricación para dicho tipo de aeronave.

(2) Que exista una Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) para dicha aeronave, aprobada por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con las políticas y procedimientos que aquella haya establecido previamente.

(3) Que la Autoridad Aeronáutica haya emitido al explotador las Especificaciones de Operación que autorizan las operaciones con una Lista de Equipamiento Mínimo aprobada. En todo momento previo al vuelo, la tripulación de vuelo debe tener acceso directo a toda la información contenida en la Lista de Equipamiento Mínimo aprobada. La Lista de Equipamiento Mínimo aprobada y la autorización correspondiente en las Especificaciones de Operación, constituyen un cambio aprobado al diseño tipo que no requiere una recertificación.

(4) La Lista de Equipamiento Mínimo aprobada debe:

(i) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección, y estar basada en la última revisión de la Lista Maestra de Equipamiento Mínimo.

(ii) Permitir la operación de la aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

(5) Deben estar disponibles para el piloto los registros que identifiquen aquellos instrumentos y equipos que están inoperativos como así también la información requerida en el párrafo (a)(4)(ii) de esta Sección.

(6) La aeronave es operada según las limitaciones y condiciones correspondientes contenidas en la Lista de Equipamiento Mínimo aprobada y en las Especificaciones de Operación que autorizan su uso.

(b) No pueden ser incluidos en la Lista de Equipamiento Mínimo los siguientes equipos e instrumentos:

(1) Instrumentos y equipos que estén específicamente o de otra manera requeridos por los requerimientos de aeronavegabilidad según los cuales la aeronave recibió el certificado tipo y que son esenciales para la operación segura bajo todas las condiciones de operación.

(2) Instrumentos y equipos que una Directiva de Aeronavegabilidad requiera que estén en condición operativa, a no ser que ésta disponga otra cosa.

(3) Instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas según esta Parte.

(c) No obstante lo indicado en los párrafos (b)(1) y (b)(3) de esta Sección, una aeronave puede ser operada con instrumentos y equipos inoperativos, bajo un Permiso Especial de Vuelo de acuerdo con las Secciones 21.197 y 21.199 de la DNAR Parte 21.

121.629 Operaciones en condiciones de formación de hielo

(a) Ninguna persona puede despachar o liberar un avión, continuar la operación de un avión en ruta o aterrizar un avión cuando en opinión del piloto al mando o del despachante de aeronave (solamente operaciones internas e internacionales) se prevean condiciones de formación de hielo que puedan afectar la seguridad del vuelo.

(b) Ninguna persona puede despegar un avión cuando escarcha, nieve o hielo están adheridas a las alas, superficies de control, hélices, tomas de aire de motores u otras superficies críticas del avión o cuando el despegue no podrá ser cumplido en concordancia con el párrafo (c) de esta Sección. Los despegues con escarcha debajo de las alas en áreas de tanques de combustibles podrán ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Excepto lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar una aeronave cuando las condiciones son tales que escarcha, hielo o nieve pueden razonablemente adherirse al avión, a menos que se efectúe el deshielo de la aeronave de acuerdo a lo establecido por el explotador en un “programa de deshielo/antihielo en tierra para el despacho, liberación y despegue”, aceptado por la Autoridad Aeronáutica y que conste en sus Especificaciones de Operación. El programa de deshielo/antihielo en tierra aprobado debe incluir por lo menos los siguientes ítems;

(1) Una descripción detallada de:

(i) Como determina el explotador que las condiciones son tales que escarcha, hielo o nieve y su adherencia al avión pueden ser razonablemente esperados y el procedimiento de deshielo/ antihielo serán efectivos y el procedimiento debe ser aplicado.

(ii) Quien es el responsable de determinar que el procedimiento de deshielo/ antihielo en tierra debe ser aplicado.

(iii) Los procedimientos para implementar el procedimiento de deshielo / antihielo en tierra.

(iv) Las tareas y responsabilidades específicas de cada posición operacional o grupo responsable de mantener la aeronave segura en vuelo mientras el procedimiento de deshielo / antihielo en tierra es aplicado.

(2) La instrucción inicial y anual periódica de las tripulaciones de vuelo y la calificación para otro personal (despachantes de aeronaves, personal de rampa, personal contratados), relativa al programa específico y las responsabilidades y tareas de cada persona bajo el mencionado programa, que cubra especialmente las siguientes áreas:

(i) El uso de los tiempos de efectividad (holdover times).

(ii) Procedimientos de deshielo de la aeronave, incluyendo inspección y procedimientos de control y responsabilidades.

(iii) Procedimientos de comunicación.

(iv) Contaminación de la superficie del avión (adherencia de escarcha, hielo o nieve), e identificación de áreas críticas, y cómo la contaminación afecta adversamente la performance y características de vuelo.

(v) Tipos o características de fluidos descongelantes / anticongelantes.

(vi) Procedimientos de inspección previa al vuelo en tiempo frío.

(vii) Técnicas para reconocer contaminación en el avión.

(3) Las tablas certificadas del tiempo de efectividad y los procedimientos para el uso de tales tablas por parte de personal del explotador. El “tiempo de efectividad” es el tiempo estimado durante el cual el fluido anticongelante o descongelante prevendrá la formación de hielo o escarcha y la acumulación de nieve en las superficies protegidas de un avión. Este tiempo de efectividad, comienza cuando se inicia la última aplicación del fluido descongelante/ anticongelante y termina cuando el fluido descongelante/ anticongelante aplicado al avión pierde su efectividad. Este tiempo de efectividad debe ser fundamentado con información aceptable para la Autoridad Aeronáutica. El programa del explotador debe incluir procedimientos para que las tripulaciones puedan disminuir o incrementar el tiempo de efectividad de acuerdo a cambios en las condiciones. El programa debe incluir que los despegues después de excedido el máximo tiempo de efectividad determinado en la tabla, pueden ser permitidos sólo cuando al menos una de las siguientes condiciones existan:

(i) El control de contaminación previo al despegue, tal como dice el párrafo (c) (4) de esta Sección, determine que las alas, superficies de control y otras superficies críticas definidas en el programa del explotador, están positivamente libres de hielo, escarcha o nieve.

(ii) Si de alguna otra manera aprobada por la Autoridad Aeronáutica y de acuerdo con el programa del explotador es determinado que las alas, las superficies de control y otras superficies críticas definidas en el programa del explotador están libres de hielo, escarcha o nieve.

(iii) Si las alas, superficies de control y otras superficies críticas han sido tratadas nuevamente con fluido anticongelante o descongelante y se ha establecido un nuevo “tiempo de efectividad”.

(4) Las responsabilidades y procedimientos del control de deshielo y antihielo del avión, responsabilidades y procedimientos del control previo al despegue y responsabilidades y procedimientos del control de contaminación previo al despegue deben ser establecidos. El control previo al despegue es aquel control que se efectúa en las alas, superficies de control y superficies críticas del avión definidas en el programa del explotador, dentro del “tiempo de efectividad” están libres de hielo, escarcha o nieve. El control de contaminación previo al despegue es el control que se efectúa sobre las alas, superficies de control y superficies críticas definidas en el programa del explotador. Este control debe ser efectuado dentro de los 5 minutos previos al despegue. Este control debe ser llevado a cabo desde el exterior de la aeronave salvo que el programa especifique de otra forma.

121.631 Despacho original o liberación del vuelo. Redespacho. Enmiendas al despacho o a la liberación del vuelo

(a) Un explotador puede especificar cualquier aeródromo regular o para carga de combustible acorde para el tipo de aeronave que opera, como aeródromo de destino a los efectos del despacho o liberación original.

(b) Ninguna persona podrá permitir que un vuelo continúe hacia un aeródromo al que ha sido despachado o liberado, a menos que las condiciones meteorológicas pronosticadas en un aeródromo de alternativa colocado en el despacho o liberación, sean iguales o superiores a las mínimas autorizadas para el explotador en sus Especificaciones de Operación para dicho aeródromo en el momento en que la aeronave estime arribar. Sin embargo, el despacho de un vuelo o liberación al vuelo puede ser cambiado en ruta para incluir cualquier aeródromo de alternativa que se encuentre dentro del rango de autonomía de combustible del avión de acuerdo con lo exigido en 121.639 al 121.647.

(c) Ninguna persona puede cambiar el aeródromo de destino original o de alternativa que sea especificado en el despacho original o liberación del vuelo mientras la aeronave está en ruta, a menos que otro aeródromo sea autorizado para dicho tipo de avión y se hayan cumplido previamente los requisitos establecidos en 121.593 al 121.661 y 121. 173 al tiempo de redespachar o modificar el vuelo.

(d) Cada persona que enmiende un despacho o una liberación al vuelo en ruta, deberá registrar dicha enmienda.

121.633 Reservado**121.635 Despacho hacia o desde aeródromos de reabastecimiento de combustible o provisionales. Operaciones internas e internacionales**

Ninguna persona puede despachar un avión hacia o desde un aeródromo seleccionado para la recarga de combustible o para realizar una operación provisoria, excepto que lo haga en un todo de acuerdo con las exigencias de estas Regulaciones para el despacho hacia un aeródromo regular, y a menos que el aeródromo satisfaga las exigencias requeridas para un aeródromo regular.

121.637 Despegues desde aeródromos no previstos y de alternativa. Operaciones internas e internacionales

(a) Ningún piloto puede despegar un avión desde un aeródromo que no se encuentre autorizado en las Especificaciones de Operación del explotador, a menos que:

- (1) El aeródromo y las facilidades que brinda sean adecuados a la operación del avión.
- (2) El piloto pueda cumplir con las limitaciones operativas aplicables a dicho vuelo y avión.
- (3) El avión haya sido despachado de acuerdo con las normas y exigencias de despacho aplicables a una operación realizada desde un aeródromo autorizado, y
- (4) Las condiciones meteorológicas en ese aeródromo sean iguales o mejores que las siguientes:
 - (i) Aeródromos dentro del país: Los mínimos meteorológicos para el despegue establecidos por la Autoridad Aeronáutica para cada aeródromo.
 - (ii) Aeródromos fuera del país: Los mínimos meteorológicos establecidos por la Autoridad Aeronáutica competente del país en donde se encuentra ubicado el aeródromo.
- (5) Las condiciones meteorológicas sean como mínimo iguales o superiores a las establecidas en las Especificaciones de Operación del explotador para dicha aeronave.

121.639 Abastecimiento de combustible. Todas las operaciones internas

Ninguna persona puede despachar o despegar un avión a menos que esta tenga combustible suficiente para:

- (a) Volar hasta el aeropuerto para el cual fue despachado.
- (b) Después de eso, volar y aterrizar en el aeródromo de alternativa más lejano para el aeródromo que fue despachado, y:
- (c) Después de eso, poder volar 45 minutos a consumo normal de crucero o, para los explotadores que están autorizados a conducir operaciones diurnas VFR en sus Especificaciones de Operación y que operan

en tipos de aviones categoría no transporte certificados después del 31 de diciembre de 1964, volar 30 minutos a consumo normal de crucero en operaciones diurnas VFR.

121.641 Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones internacionales

(a) persona puede despachar o despegar un avión no potenciado a turbina o turbohélice a menos que, considerando el viento y las condiciones meteorológicas previstas, tenga combustible suficiente para:

- (1) Volar y aterrizar en el aeropuerto hacia el cual fue despachado.
- (2) Después de eso, volar y aterrizar en el aeródromo de alternativa más lejano para el aeródromo al que fue despachado, y;
- (3) Después de eso, volar 30 minutos más 15% del tiempo total requerido para volar al consumo normal de crucero hasta el aeropuerto especificado en párrafo (a) (1) y (2) de esta Sección o volar por 90 minutos al consumo normal de crucero, cualquiera sea el menor.

(b) Reservado.

121.643 Abastecimiento de combustible. Aviones no potenciados a turbina y aviones propulsados por turbohélice. Operaciones suplementarias

(a) Ninguna persona puede liberar para el vuelo o para despegar un avión no potenciado a turbina o un avión propulsado por turbohélice, a menos que, considerando el viento y otras condiciones meteorológicas previsibles tenga combustible suficiente para:

- (1) Volar y aterrizar en el aeropuerto al que fue liberado.
- (2) Después de eso, volar y aterrizar en el aeropuerto de alternativa más lejano especificado en la liberación del vuelo y;
- (3) Después de eso, poder volar 45 minutos a consumo normal de crucero o, para los explotadores que están autorizados a conducir operaciones diurnas VFR en sus Especificaciones de Operación y que operan en tipos de aviones categoría no transporte certificados después del 31 de diciembre de 1964, volar 30 minutos a consumo normal de crucero en operaciones diurnas VFR.

(b) Reservado.

(c) Reservado.

121.645 Abastecimiento de combustible. Aviones potenciados a turbina, no turbohélices. Operaciones internacionales y suplementarias

(a) Cualquier operación dentro de la República Argentina, deberá cumplir los requerimientos de combustible especificados en 121.639.

(b) Ningún explotador internacional o suplementario operando fuera del territorio de la República Argentina, a menos que esté autorizado por la Autoridad Aeronáutica en las Especificaciones de Operación, puede liberar para volar o despegar un avión potenciado a turbina (no turbohélice), a menos que, considerando el viento y otras condiciones meteorológicas previsibles, tenga el suficiente combustible para:

- (1) Volar hasta y aterrizar en el aeropuerto hacia donde ha sido despachado o liberado;
- (2) Después de eso, volar por un período del 10 % del total del tiempo requerido para volar desde el aeropuerto de partida hasta el aeropuerto al que ha sido liberado y aterrizar.
- (3) Después, volar hasta y aterrizar en el aeropuerto de alternativa más lejano, especificado en la liberación del vuelo;
- (4) Después de eso, volar por 30 minutos a velocidad de espera a 1.500 pies sobre el aeropuerto de alternativa en condiciones de temperatura estándar.

(c) Reservado

(d) La Autoridad Aeronáutica puede enmendar las Especificaciones de Operación de un explotador internacional o suplementario en cuanto a los mínimos de combustible requeridos en párrafos (a) o (b) de esta Sección si considera que es necesario combustible adicional en una ruta determinada por razones de seguridad.

(e) Para operaciones suplementarias dentro del territorio de la República Argentina con aeronaves de turbina deben cumplimentar los requerimientos de combustibles del 121.643.

121.647 Factores para computar el combustible mínimo requerido

Cada persona responsable de computar el combustible requerido para el propósito de esta Subparte, deberá considerar los siguientes aspectos:

- (a) El viento y las condiciones meteorológicas pronosticadas.
- (b) Demoras previstas por tránsito aéreo.
- (c) Una aproximación por instrumentos y una posible aproximación frustrada en el aeropuerto de destino.
- (d) Cualquiera otra condición que pueda demorar el aterrizaje del avión.

NOTA: Para el propósito de esta Sección el combustible requerido es en adición al combustible inutilizable.

121.649 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje VFR. Operaciones internas

(a) Excepto lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección e independientemente de cualquier autorización del ATC, ningún piloto puede despegar o aterrizar un avión que opera bajo VFR cuando el techo y visibilidad reportados son menores a los establecidos en la Parte 91 de estas regulaciones.

(b) Donde exista una restricción local sobre visibilidad en la superficie del terreno (humo, bruma, ventisca, arena, etc.) la visibilidad para la operación diurna y nocturna podrá ser reducida en media milla náutica (926 m) si todos los virajes posteriores al despegue o previos al aterrizaje y todo el vuelo realizado más allá de una milla náutica (1852 m) de los límites del aeródromo, pueden ser realizados sobre o fuera del área de restricción de visibilidad.

(c) Reservado.
(AMDT 01 24/11/2008)

121.651 Mínimos meteorológicos para despegue y aterrizaje IFR. Todos los explotadores

(a) No obstante cualquier autorización del ATC, ningún piloto al mando deberá comenzar el despegue de un avión operando bajo IFR cuando las condiciones meteorológicas informadas por la oficina del SMN u otra fuente, aprobada por la Autoridad Aeronáutica, sean menores que aquellas especificadas en:

- (1) Las Especificaciones de Operación del explotador, o
- (2) Las publicadas en la documentación oficial si las Especificaciones de Operación del explotador no determinan los mínimos de despegue para el aeropuerto.

(b) Excepto lo determinado en el párrafo (d) de esta Sección, ningún piloto podrá continuar una aproximación pasando el punto de aproximación final, o donde no exista fijo comenzar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumentos:

- (1) A ningún aeropuerto, a menos que las oficinas del SMN u otra fuente aprobada por la Autoridad Aeronáutica informe las condiciones meteorológicas para dicho aeropuerto, y
- (2) A los aeropuertos nacionales, a menos que el último informe de las condiciones meteorológicas para dicho aeropuerto proporcionado por dependencias del SMN reporte que la visibilidad es igual o mayor que la visibilidad mínima establecida para dicho procedimiento.

(c) Si un piloto ha comenzado el segmento de aproximación final de una aproximación por instrumentos de acuerdo con lo establecido en párrafo (b) de esta Sección y después recibe el último informe meteorológico que indica condiciones bajo mínimos, el piloto podrá continuar su aproximación hasta DA o MDA. Alcanzando la DA o MDA y en cualquier momento antes del punto de aproximación frustrada el piloto puede continuar la aproximación debajo de DA o MDA y aterrizar si:

- (1) El avión se encuentra continuamente en una posición desde la cual el descenso hacia el aterrizaje en la pista en que se intenta aterrizar puede ser realizado mediante un gradiente de descenso usando manio-

bras normales, y desde donde dicho gradiente de descenso permita que el toque se realice dentro de la zona de toque de la pista donde se intenta aterrizar.

(2) La visibilidad en vuelo no sea menor que la visibilidad prescrita para la aproximación por instrumentos que se está utilizando.

(3) Excepto para aproximaciones ILS Categoría II y III donde ningún requerimiento de referencias visuales es requerido por la Autoridad Aeronáutica, al menos una de las siguientes referencias visuales para la pista en la cual se intenta aterrizar es distinguible e identificable visualmente para el piloto:

(i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no puede descender por debajo de los 100 pies sobre la elevación de la zona de toque utilizando como referencia las luces de aproximación, a menos que las barras rojas de terminación o las hileras rojas laterales también sean visibles e identificables.

(ii) El umbral de la pista.

(iii) Marcas del umbral de la pista

(iv) Las luces del umbral de la pista.

(v) Las luces que identifican el comienzo de la pista.

(vi) El indicador visual de aproximación.

(vii) La zona de toque o las marcas de zona de toque.

(viii) Las luces de zona de toque.

(ix) La pista o las marcas de pista.

(x) Las luces de pista y;

(4) Cuando el avión se encuentra en un procedimiento para una aproximación directa de no precisión que incorpora un punto para el descenso visual, el avión ha alcanzado el punto de descenso visual, excepto cuando el avión no está equipado o en capacidad para establecer dicho punto o el descenso hacia la pista no puede ser realizado utilizando procedimientos o gradientes de descenso normales si el descenso es demorado hasta alcanzar dicho punto.

(d) Un piloto puede comenzar el segmento de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumentos distinto de Categoría II o III a un aeropuerto, cuando la visibilidad es menor que la visibilidad mínima establecida para dicho procedimiento, si tal aeropuerto es asistido por un ILS operativo y un sistema de radar de aproximación y ambos son utilizados por el piloto. Sin embargo, ningún piloto puede operar un avión por debajo de la MDA autorizada o continuar una aproximación por debajo de la DA, a menos que:

(1) El avión se encuentra continuamente en una posición desde la cual el descenso hacia el aterrizaje en la pista en que se intenta aterrizar puede ser realizado mediante un gradiente de descenso usando maniobras normales, y desde donde dicho gradiente de descenso permita que el toque se realice dentro de la zona de toque de la pista donde se intenta aterrizar.

(2) La visibilidad en vuelo no sea menor que la visibilidad prescrita para la aproximación por instrumentos que se está utilizando.

(3) Excepto para aproximaciones ILS Categoría II y III donde ningún requerimiento de referencias visuales es requerido por la Autoridad Aeronáutica, al menos una de las siguientes referencias visuales para la pista en la cual se intenta aterrizar es distinguible e identificable visualmente para el piloto:

(i) El sistema de luces de aproximación, excepto que el piloto no puede descender por debajo de los 100 pies sobre la elevación de la zona de toque utilizando como referencia las luces de aproximación, a menos que las barras rojas de terminación o las hileras rojas laterales también sean visibles e identificables.

(ii) El umbral de la pista.

(iii) Marcas del umbral de la pista

(iv) Las luces del umbral de la pista.

(v) Las luces que identifican el comienzo de la pista.

(vi) El indicador visual de aproximación.

(vii) La zona de toque o las marcas de zona de toque.

(viii) Las luces de zona de toque.

(ix) La pista o las marcas de pista.

(x) Las luces de pista.

(e) Para el propósito de esta Sección, el segmento de aproximación final comienza en el punto de aproximación final (FAF o FAP, según corresponda). Cuando un fijo de aproximación final no está prescrito en un procedimiento que incluye un viraje de procedimiento, el segmento de aproximación final comienza en el punto donde el viraje de procedimiento es completado y el avión está establecido hacia el aeródromo en curso de aproximación final, dentro de la distancia prescrita en el procedimiento.

(f) A menos que otra cosa sea autorizada en las Especificaciones de Operación del explotador, cada piloto que realiza un despegue, aproximación o aterrizaje IFR en un aeropuerto extranjero, deberá cumplir con los procedimientos por instrumentos aplicables y los mínimos meteorológicos exigidos por la autoridad que tenga jurisdicción sobre dicho aeropuerto.

121.652 Mínimos meteorológicos para el aterrizaje IFR. Todos los explotadores

(a) Si el piloto al mando de un avión no ha volado como mínimo 100 horas como piloto al mando en operaciones bajo esta Parte y en el tipo de avión que está operando, la MDA y DA y la visibilidad mínima para el aterrizaje establecidas por el explotador en las Especificaciones de Operación, serán incrementadas en 100 pies y media milla (o el equivalente del RVR), para todos los aeropuertos regulares, provisionales o de carga de combustible. La MDA O DA y los mínimos de visibilidad no necesitan ser incrementados sobre los vigentes para el aeródromo cuando es utilizado como aeropuerto de alternativa, pero en ningún caso los mínimos de aterrizaje pueden ser inferiores a 300 pies y 1 milla. Sin embargo, un piloto al mando empleado por un explotador que conduce operaciones en aviones grandes bajo Parte 135 de esta regulación, puede acreditar el tiempo de vuelo adquirido en operaciones conducidas por tal explotador bajo Parte 91 en el mismo tipo de avión hasta un 50 por ciento de las 100 horas de experiencia como piloto al mando requerido por este párrafo.

(b) La experiencia de 100 horas como piloto al mando, exigida en párrafo (a) de esta Sección puede ser reducida en no más del 50 por ciento sustituyendo cada hora de vuelo por un aterrizaje de la experiencia requerida como piloto al mando, si el piloto tiene como mínimo 100 horas en otro tipo de avión que opere según estas regulaciones.

(c) Los mínimos meteorológicos para Categoría II, autorizados en las Especificaciones de Operación del explotador, no se aplican hasta que el piloto al mando, de acuerdo con lo establecido en el párrafo (a) de esta Sección, reúna los requerimientos de dicho párrafo en el tipo de avión que está operando.

121.653 Reservado

121.655 Aplicación de los reportes de mínimos meteorológicos

Para las operaciones que se realizan bajo 121.649 al 121.652, se aplicarán los valores de techo y visibilidad obtenidos de los últimos informes generales, tanto para las operaciones VFR como IFR y para despegue, aterrizajes y aproximaciones por instrumentos para todas las pistas de un aeropuerto. No obstante, si el último reporte meteorológico incluyendo un reporte verbal de la torre de control, contiene valores de visibilidad especificados para una pista, o RVR para una pista en particular de un aeródromo, dichos valores serán utilizados para las operaciones de aterrizaje y despegues VFR e IFR y aproximaciones por instrumentos a esa pista.

121.657 Reglas aplicables a las altitudes de vuelo

(a) Generalidades. No obstante lo definido en 91.119 o en otra reglamentación aplicable fuera de la República Argentina, ninguna persona puede operar debajo de los mínimos expuestos en párrafos (b) y (c) de esta Sección, excepto cuando sea necesario para despegues o aterrizajes, o excepto cuando, después de considerar las características del terreno, la cantidad y calidad de los servicios de apoyo meteorológico, las facilidades de navegación y otras condiciones de vuelo, la autoridad aeronáutica prescriba otros mínimos para cualquier ruta o segmento de una ruta cuando considere que la conducción segura del vuelo requiere otras altitudes. Fuera de la República Argentina los mínimos se mantienen a menos que mínimos superiores sean determinados en las Especificaciones de Operación del explotador o por el estado dentro del cual se realiza la operación.

(b) Operaciones diurnas VFR. Ningún explotador interno puede operar un avión trasladando pasajeros y ningún explotador internacional ni suplementario puede operar bajo VFR durante el día a altitudes menores a 1000 pies sobre la superficie o a menos de 1000 pies sobre montañas, colinas o cualquier otra obstrucción al vuelo.

(c) Operaciones IFR. Ninguna persona puede operar un avión a altitudes menores a 1.000 pies por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de 5 millas desde el centro del curso que se intenta volar o en áreas designadas montañosas a menos de 2.000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia de 5 millas desde el centro del curso que se intenta volar.

(d) Reservado.

121.659 Altitud para la aproximación inicial. Operaciones internas y suplementarias

(a) Excepto lo establecido en párrafo (b) de esta Sección, cuando se realice una aproximación inicial hacia una ayuda de radionavegación bajo IFR, ninguna persona puede descender una aeronave por debajo de la altitud mínima determinada para la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación por instrumentos para esa ayuda), antes que el arribo a la ayuda correspondiente se haya establecido definitivamente.

(b) Cuando se está realizando una aproximación inicial ningún piloto puede comenzar una aproximación por instrumentos hasta que su arribo sobre la radioayuda se haya establecido definitivamente. Al realizar una aproximación por instrumentos bajo estas circunstancias, ninguna persona puede descender un avión por debajo de 1000 pies sobre el tope de las nubes o la mínima altitud determinada por la autoridad aeronáutica para dicha parte de la aproximación por instrumentos, cualquiera sea la menor.

121.661 Altitud para aproximación inicial. Operaciones internacionales

Cuando se realice una aproximación por instrumentos hacia una radioayuda para la navegación bajo IFR, ninguna persona puede descender debajo de la altitud mínima establecida para la aproximación inicial (como está especificado en el procedimiento de aproximación por instrumentos para dicha ayuda), antes de que el arribo a dicha ayuda haya sido establecido definitivamente.

121.663 Responsabilidad para el despacho de un vuelo. Operaciones internas e internacionales

Cada explotador interno e internacional deberá preparar un despacho para cada vuelo realizado entre puntos específicos, basado en la información que es proporcionada por un despachante de aeronave. El piloto al mando y el despachante de aeronave deberán firmar el despacho solo si ambos creen que el vuelo puede ser realizado con seguridad. El despachante de aeronave puede delegar autoridad para firmar un despacho para un vuelo particular, pero no puede delegar su responsabilidad para con el despacho realizado.

 **121.665 Manifiesto de peso y balanceo**

Cada explotador es responsable por la preparación y precisión de un manifiesto de peso y balanceo antes de cada despegue. El formulario deberá ser preparado y firmado para cada vuelo por empleados del explotador, que tiene el deber de preparar el manifiesto de peso y balanceo o por otras personas calificadas, autorizadas por el explotador.

(Resolución ANAC N°59/2012 – B. O. N° 32.345 del 24 febrero 2012)

121.667 Plan de Vuelo VFR e IFR. Operaciones suplementarias

Ninguna persona puede despegar un avión a menos que el piloto al mando haya confeccionado un plan de vuelo conteniendo toda la información apropiada y requerida por las Regulaciones vigentes, en la oficina de control más próxima o, cuando opere fuera de la República Argentina como esté dispuesto por la autoridad que corresponda. Sin embargo, si los medios de comunicación necesarios no están disponibles, el piloto al mando deberá llenar el plan de vuelo tan pronto como sea posible después que el avión haya despegado.

121.669 Ascenso y descenso de los pasajeros con motores en marcha.

(a) Se permitirá el ascenso o descenso de pasajeros con motores en marcha en aviones equipados con motores de turbina (reactores), sólo en aquellas circunstancias de emergencia que impidan la operación normal de puesta en marcha mediante grupos auxiliares de energía (de a bordo o terrestres), de acuerdo con lo siguiente:

- (1) Para aviones cuyos motores están ubicados en los planos, deberá detenerse el o los motores del lado por el cual se efectúa el ascenso o descenso de pasajeros.
- (2) Para aviones con motores ubicados en la parte posterior del fuselaje, no se utilizarán las puertas traseras para efectuar el ascenso o descenso de pasajeros.
- (3) En ambos casos el explotador tomará todos los recaudos necesarios y dispondrá de personal idóneo en plataforma para controlar y guiar el desplazamiento de los pasajeros a fin de evitar que se aproximen al motor o motores que se mantienen en marcha.
- (4) La tripulación del avión deberá permanecer en sus puestos durante este tipo de operación.

(5) Bajo ninguna circunstancia se efectuará simultáneamente el ascenso o descenso de pasajeros con el reabastecimiento de combustible en los casos en que ambas operaciones deban realizarse con el motor o motores en marcha.

Para aviones propulsados por motores turbohélices, el explotador deberá incluir en su MOE, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica, un procedimiento que contemple lo establecido en (a) en relación al tipo de avión que opere.

(AMDT 01 24/11/2008)

RAAC

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE V - REGISTROS, INFORMES Y DOCUMENTACIÓN

Sec.	Título
121.681	Aplicación
121.683	Registro de tripulantes y despachantes de aeronave.
121.685	Registros de los aviones. Operaciones internas e internacionales.
121.687	Emisión del despacho del vuelo. Operaciones internas e internacionales.
121.688	Registro de combustible y lubricantes.
121.689	Liberación del vuelo. Operaciones suplementarias.
121.691	Reservado.
☞ 121.693	Manifiesto de carga. Todos los explotadores
☞ 121.695	Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones internas e internacionales.
☞ 121.697	Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones suplementarias.
121.698	Reservado.
121.699	Reservado.
121.701	Registro Técnico de Vuelo.
121.702	Registro de Novedades de a bordo.
121.702a	Libro de a bordo.
121.703	Informes de confiabilidad mecánica.
121.704	Reservado.
121.705	Informes resumidos de interrupción mecánica.
121.707	Informes de reparaciones y alteraciones.
121.708	Informe resumido de la actividad mensual de la flota.
121.708a	Informe mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento.
121.709	Liberación de aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo del avión.
121.711	Registro de comunicaciones. Operaciones internas e internacionales.
121.712	Registro de radiación.
121.713	Conservación de contratos y sus enmiendas. Explotadores aéreos.
121.715	Registro de emergencias médicas en vuelo.
121.717	Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo.
121.719	Documentación requerida en la base principal y en las escalas.
121.720	Documentación reglamentaria que deben llevar las aeronaves y sus tripulaciones.

121.681 Aplicación

Esta Subparte establece los requerimientos para la preparación y mantenimiento de registros y reportes para todos los explotadores comprendidos en la Parte 121 de las RAAC.

(Enmienda N°01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

121.683 Registros de tripulantes y despachantes de aeronave

(a) Cada explotador debe:

- (1) Mantener registros actualizados de cada tripulante y despachante de aeronave que demuestren si el tripulante o despachante cumple con las exigencias establecidas en estas regulaciones, incluyendo pero no limitado a, controles de eficiencia y ruta, habilitación en el avión y ruta, instrucción, habilitación psicofisiológica y control de tiempos de servicio, vuelo, descanso y vacaciones y
- (2) Registrar cada acción tomada en todo lo relacionado con el empleo, descalificación psicofisiológica o profesional de cualquier tripulante o despachante de aeronave y conservar los registros por lo menos por 24 meses de ocurrido el hecho.
- (3) Registrar cada afectación, promoción, cambio de posición y desafectación de tripulantes de vuelo y enviar copia de ese registro a la Dirección de Operación de Aeronaves de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.

(Enmienda N°02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(b) Cada explotador que conduce operaciones suplementarias debe mantener los registros referidos en el párrafo (a) de esta Sección en su base principal de operaciones, o en cualquier lugar utilizado por el y aprobado por la autoridad aeronáutica.

(c) Los registros mencionados en párrafo (a) de esta Sección pueden ser mantenidos en registros de soporte informático de acuerdo con la ley N° 25.506, aprobados por la autoridad aeronáutica.

121.685 Registros de los aviones. Operaciones internas e internacionales

Cada explotador que realiza operaciones internas e internacionales debe mantener un listado actualizado de cada avión que él opera en transporte aéreo regular y debe enviar una copia de dicho registro y de cada cambio a la Dirección de Operación de Aeronaves y a la Dirección de Aeronavegabilidad de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional.

Los aviones de otros explotadores que son operados de acuerdo con un Acuerdo de Intercambio pueden ser incorporados citando el documento que avale dicho acuerdo.

(Enmienda N°02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

121.687 Emisión del despacho de vuelo. Operaciones internas e internacionales

(a) Un despacho de vuelo debe realizarse en cualquier formulario aceptado y contener como mínimo la siguiente información concerniente a cada vuelo:

- (1) Matrícula del avión
- (2) Número de vuelo
- (3) Aeródromo de partida, escalas intermedias, aeródromo de destino y aeródromos de alternativa
- (4) Tipo de operación, (VFR, IFR, etc.)
- (5) Combustible mínimo requerido.

(b) El despacho de vuelo debe contener o tener anexada, información meteorológica, los últimos pronósticos meteorológicos disponibles o una combinación de ellos, para el aeródromo de destino, escalas intermedias y aeródromos de alternativa, disponibles en el momento en que el comandante y el despachante firman el despacho de vuelo. El despacho puede contener además, cualquier información adicional o pronóstico que el piloto al mando o el despachante consideren necesario o deseable.

121.688 Registro de combustible y lubricantes

El explotador llevará registros de consumo de combustibles y lubricantes para permitir que la autoridad aeronáutica se cerciore de que en cada vuelo se cumple lo establecido en las secciones 121.639, 121.641, 121.643 y 121.645. Estos registros se conservarán por el término de 3 meses.

121.689 Liberación del vuelo. Operaciones suplementarias

(a) A excepción de lo previsto en el párrafo (c) de esta Sección, la liberación de vuelo debe contener, como mínimo, la siguiente información concerniente a cada vuelo:

- (1) Nombre de la empresa operadora
- (2) Marca, modelo y matrícula del avión utilizado
- (3) Número de vuelo y fecha del vuelo
- (4) Nombre de cada tripulante de vuelo y de cabina y nombre del piloto al mando designado
- (5) Aeródromo de salida, aeródromo de destino, aeródromos de alternativa y ruta a seguir
- (6) Mínimo combustible requerido
- (7) Tipo de operación (VFR, IFR, etc.).

(b) La liberación del vuelo debe realizarse en cualquier formulario aceptado y contener o tener anexada, información meteorológica, los últimos pronósticos meteorológicos disponibles o una combinación de ellos, para el aeródromo de destino, escalas intermedias y aeródromos de alternativa, disponibles en el momento en que la liberación del vuelo es firmada. Puede incluir además, cualquier información meteorológica adicional o pronóstico que el piloto al mando considere necesario o deseable.

(c) Cada explotador, que lleve a cabo operaciones internas o internacionales bajo las normas de estas regulaciones aplicables a operaciones suplementarias, debe cumplir con los formularios de despacho o liberación del vuelo, requeridos para operaciones regulares en esta Subparte.

121.691 Reservado

121.693 Manifiesto de peso y balanceo

El manifiesto de peso y balanceo debe contener la siguiente información, concerniente a la carga del avión, al momento del despegue:

(Resolución ANAC N°59/2012 – B. O. N° 32.345 del 24 febrero 2012)

- (a)** El peso del avión, combustible y lubricante, carga y equipaje, pasajeros y tripulantes.
- (b)** El peso máximo permisible para ese vuelo no debe exceder, al menos los siguientes pesos:
 - (1) Peso máximo de despegue permisible para la pista a utilizar (incluyendo correcciones por altitud y gradiente, y condiciones de viento y temperatura existentes al momento del despegue).
 - (2) Peso máximo de despegue, considerando el consumo anticipado de combustible y lubricante, que le permitirá cumplir con las limitaciones de performance en la ruta.
 - (3) Peso máximo de despegue considerando el consumo de combustible y lubricante, que le permita cumplir con las limitaciones de peso máximo de diseño para el aterrizaje al arribo el aeródromo de destino o al del primer aterrizaje.
 - (4) Peso máximo de despegue considerando el consumo de combustible y lubricante que le permita cumplir con las limitaciones de distancia de aterrizaje al arribo al aeródromo de destino o de alternativa.
- (c)** El peso total calculado según los procedimientos aprobados.
- (d)** Evidencia de que el avión ha sido cargado de acuerdo con un procedimiento aprobado, que asegure que el centro de gravedad esta dentro de los límites aprobados.
- (e)** Nombres de los pasajeros, a menos que el explotador mantenga tal información de otra manera.

121.695 Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones internas e internacionales

(a) El piloto al mando de un avión debe cerciorarse de que se encuentre a bordo, y transportarla durante todas las etapas de vuelo, la siguiente documentación:

- (1)** Una copia del manifiesto de peso y balanceo.
- (2)** Una copia del despacho de vuelo y
- (3)** Una copia del plan de vuelo.

(Resolución ANAC N°59/2012 – B. O. N° 32.345 del 24 febrero 2012)

(b) El explotador debe conservar copias de los registros requeridos en esta Sección por no menos de tres meses.

(Enmienda N°01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

121.697 Documentación que debe transportarse a bordo. Operaciones suplementarias

(a) El piloto al mando de un avión debe cerciorarse de que se encuentre a bordo, y transportarla durante todas las etapas de vuelo el original o copia firmada de la siguiente información:

- (1)** Manifiesto de peso y balanceo
- (2)** Formulario de liberación del vuelo
- (3)** Liberación de Aeronavegabilidad.
- (4)** Calificación del piloto en la ruta y
- (5)** Plan de vuelo.

(Resolución ANAC N°59/2012 – B. O. N° 32.345 del 24 febrero 2012)

(b) Si el vuelo se inicia en la base principal de operaciones del explotador, éste debe retener en la base, una copia firmada de cada documento mencionado en párrafo (a) de esta Sección.

(c) Excepto lo previsto en párrafo (d) de esta Sección; si un vuelo no se inicia en la base principal de operaciones del explotador aéreo, el piloto al mando (u otra persona que no se encuentre a bordo del avión y sea autorizada por el explotador), debería antes o inmediatamente después del despegue del vuelo, enviar copias firmadas de los documentos mencionados en párrafo (a) de esta Sección a la base principal de operaciones.

(d) Si el vuelo no se inicia en la base principal de operaciones del explotador aéreo y hay en el lugar una persona que administra la partida del vuelo para el explotador y que no partirá a bordo de ese avión, la misma deberá retener copias firmadas de los documentos mencionados en párrafo (a) de esta Sección en ese lugar por no más de 30 días antes de ser enviados a la base principal de operaciones del explotador. No obstante lo expresado, los documentos de un vuelo en particular no es necesario que sean retenidos en ese lugar o enviados a la base principal de operaciones, si los originales u otras copias de ellos han sido previamente enviados a la base principal de operaciones.

(e) Los explotadores que realicen operaciones suplementarias deben:

- (1) Identificar en su Manual de Operaciones la persona que mantendrá en custodia los documentos retenidos, según párrafo (d) de esta Sección y
- (2) Retener en su base principal de operaciones el original o una copia de los documentos mencionados en esta Sección por no menos de 12 meses.

(Enmienda N°01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

121.698 Reservado

121.699 Reservado

121.701 Registro Técnico de Vuelo

(a) Toda persona que realice una tarea como consecuencia de una falla o mal funcionamiento reportada u observada en la estructura, motor, hélice o sus componentes, que sea crítica para la seguridad del vuelo, debe registrar tal acción en el Registro Técnico de Vuelo del avión.

(b) Cada explotador deberá tener un procedimiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros requeridos en el párrafo (a) de esta Sección en el avión en un lugar rápidamente accesible para cada miembro de la tripulación de vuelo y deberá incorporar ese procedimiento en el Manual del explotador.

121.702 Registro de Novedades de a bordo

(a) Todo explotador que realice operaciones internas o internacionales debe tener un Registro de Novedades de a bordo actualizado de cada avión que opera bajo esta Parte, y deberá tener un procedimiento aprobado para conservar copias adecuadas de los registros en el avión en un lugar rápidamente accesible a cada miembro de la tripulación de cabina, y deberá incorporar este procedimiento en el Manual del explotador.

(b) Todo Tripulante de Cabina de Pasajeros que tome conocimiento de una falla o mal funcionamiento reportada u observada en el avión, y que considere importante para la seguridad del vuelo o confort de los pasajeros, deberá registrarla en el Registro de Novedades de a bordo del avión.

(c) Toda novedad informada a través del Registro de Novedades de a bordo y que, por sus características y de acuerdo al criterio del Comandante del avión, haga a cuestiones relacionadas con la seguridad del vuelo, deberá ser asentada en el Registro Técnico de Vuelo del avión.

(d) El Comandante del avión firmará el Registro de Novedades de a bordo al finalizar cada vuelo.

121.702a Libro de a Bordo

(a) Todo explotador aéreo deberá llevar a bordo de cada aeronave, durante la realización de sus operaciones, un Libro de a Bordo el cual deberá estar habilitado por la Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la ANAC.

Cada explotador confeccionará un Libro de a Bordo de la aeronave que deberá contener como mínimo los siguientes datos:

- (1) Matrícula de la aeronave.
- (2) Fecha.
- (3) Nombre de la tripulación.
- (4) Asignación de obligaciones a la tripulación.
- (5) Lugar de salida.
- (6) Lugar de llegada.
- (7) Hora de salida.

- (8) Hora de llegada.
- (9) Hora de vuelo.
- (10) Incidentes u observaciones en caso de haberlas.
- (11) Firma del Comandante.

(b) El Comandante de la aeronave es el responsable de mantener completo y actualizado dicho Libro de a Bordo y de las anotaciones que se efectúen o dejen de efectuarse en el mismo.

(c) Todo explotador aéreo deberá informar a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo cada vez que se haya completado un Libro de a Bordo y lo conservará por el término de DIEZ (10) años. Los Libros de a Bordo deberán estar a disposición de toda autoridad competente toda vez que sean requeridos.

(d) La DNTA mantendrá un registro de los Libros de a Bordo habilitados con su fecha de cierre.

(Resolución ANAC N° 67/2014 – B. O. N° 32.827 del 13 febrero 2014)

121.703 Informes de confiabilidad mecánica

(a) Cada explotador deberá informar la ocurrencia o detección de cada falla, mal funcionamiento, o defecto concerniente a:

- (1) Fuego durante el vuelo y si el sistema de alarma contra incendios correspondiente funcionó adecuadamente;
- (2) Fuego durante el vuelo no protegido por un sistema de alarma contra incendios;
- (3) Falsa alarma de fuego durante el vuelo;
- (4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daño durante el vuelo al motor, estructura adyacente, equipos o componentes;
- (5) Un componente del avión que cause acumulación o circulación de humo, vapor o vapores tóxicos o nocivos en el compartimiento de la tripulación o en la cabina de pasajeros durante el vuelo;
- (6) Corte de motor durante el vuelo debido a extinción no intencional de la llama ("Flameout");
- (7) Corte de motor durante el vuelo cuando ocurre un daño externo al motor o a la estructura del avión;
- (8) Corte de motor durante el vuelo debido a la ingestión de objetos extraños o por congelamiento;
- (9) Corte de más de un motor durante el vuelo;
- (10) Un sistema de puesta en bandera de hélice o la capacidad del sistema para controlar la sobrevelocidad durante el vuelo;
- (11) Un sistema de combustible o vaciado rápido de combustible que afecte el flujo de combustible o que cause pérdidas peligrosas durante el vuelo;
- (12) Una extensión o retracción no deseada de tren de aterrizaje o apertura o cierre no deseadas de las puertas del tren de aterrizaje durante el vuelo;
- (13) Componentes del sistema de freno que produzca una pérdida de la fuerza actuante del freno cuando el avión está en movimiento sobre la tierra.
- (14) Estructuras del avión que requieran reparación mayor;
- (15) Fisuras, deformaciones permanentes, corrosión o cualquier otro defecto de la estructura del avión, si son mayores que los máximos aceptados por el fabricante o la Dirección de Aeronavegabilidad (DA);
- (16) Componentes o sistemas del avión que den por resultado la toma de acciones de emergencia durante el vuelo (excepto el corte de motor en vuelo); y

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(17) Los sistemas de evacuación de emergencia y/o sus componentes que incluyen todas las puertas de salidas, o los sistemas de iluminación para la evacuación de emergencia de pasajeros, o el equipamiento de evacuación que se ha encontrado defectuoso, o que no pueda realizar las funciones para las cuales fue concebido durante una emergencia real o durante la instrucción, prueba, mantenimiento, demostración, o que se despliegue inadvertidamente.

(b) Para el propósito de esta Sección "en vuelo" o "durante el vuelo" significa el período desde el momento en que el avión deja la superficie de la tierra en el despegue hasta que éste toca el suelo en el aterrizaje.

(c) Además de los informes requeridos por el párrafo (a) de esta Sección, cada explotador debe informar cualquier otra falla, mal funcionamiento, o defecto en un avión, que ocurra o sea detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, mal funcionamiento o defecto ha puesto, o puede poner, en peligro la operación segura de un avión usado por él.

(d) Cada explotador debe enviar cada informe requerido por esta Sección, por escrito, cubriendo cada período de 24 hs. comenzando a las 9:00 hs. local de cada día y finalizando a las 9:00 hs. local del día si-

guiente, al Departamento Aviación de Transporte de la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) dentro del período de 72 hs. posteriores a la ocurrencia de la novedad. Sin embargo, si el vencimiento de dicho plazo fuera un día no hábil, éste puede ser enviado el día hábil inmediato posterior.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(e) El explotador deberá transmitir los informes requeridos por esta Sección en una manera y en un formulario que sea conveniente para su sistema de comunicación y procedimientos, y deberá incluir en su primer reporte diario toda la siguiente información disponible:

- (1) Modelo y matrícula que identifiquen al avión.
- (2) Nombre del explotador.
- (3) La fecha, número de vuelo y etapa del mismo durante el cual ocurrió el incidente (por ej: prevuelo, despegue, ascenso, crucero, descenso para aterrizaje, e inspección)
- (4) El procedimiento de emergencia efectuado (ej: aterrizaje no programado y descenso de emergencia)
- (5) La naturaleza de la falla, mal funcionamiento o defecto
- (6) Identificación de la parte y sistema involucrado, que incluya la información disponible pertinente a la designación del modelo del componente principal y al tiempo desde la última recorrida general
- (7) Causa aparente de la falla, mal funcionamiento o defecto (ej: desgaste, fisuras, deficiencias de diseño, o error humano)
- (8) Si la parte fuera reparada, reemplazada, enviada al fabricante o cualquier otra acción tomada
- (9) Si se retiró del servicio el avión.
- (10) Toda otra información pertinente necesaria para una identificación, determinación de la seriedad, o acción correctiva más completa.

(f) Un explotador que también sea titular de un Certificado Tipo (incluyendo un Certificado Tipo Suplementario), de una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP), o de una autorización OTE (Orden Técnica Estándar) o sea un licenciataria del poseedor de un Certificado Tipo no necesita informar sobre una falla, mal funcionamiento, o defecto bajo esta Sección si la falla, mal funcionamiento, o defecto ha sido informada por éste según la Sección 21.3 de la DNAR Parte 21 o las disposiciones correspondientes al informe de accidentes de la JIAAC.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(g) Ninguna persona puede retener un informe requerido por esta Sección aún cuando no está disponible toda la información requerida por esta Sección.

(h) Cuando el explotador consigue información adicional, incluyendo información del fabricante u otra institución concerniente a informes requeridos por esta Sección, debe remitirlo inmediatamente como un suplemento al primer informe y referenciar la fecha y lugar de envío del primer informe.

121.704 Reservado

121.705 Informes resumidos de interrupción mecánica

Cada explotador debe enviar a la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) mensualmente un informe resumido de los siguientes sucesos:

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(a) Cada interrupción de un vuelo, cambio no programado de avión en ruta, o escala o desvío de ruta no programados, causados por dificultades mecánicas o mal funcionamiento conocidos o sospechados que no requieran ser informadas según la Sección 121.703 de esta Subparte.

(b) El número de motores removidos prematuramente por mal funcionamiento, falla o defecto, listados por marca y modelo y el tipo del avión en el cual estaban instalados.

(c) El número de puestas en bandera de hélices, en vuelo, ordenadas en una lista por modelo de hélice y motor y avión en los que estaban instaladas. No se necesita informar la puesta en bandera de hélices durante la instrucción, demostración o prueba en vuelo.

121.707 Informes de reparaciones y alteraciones

(a) Cada explotador deberá, inmediatamente después de finalizada, preparar un informe de toda repara-

ción mayor o alteración mayor en fuselaje, motor, hélice o sistemas de un avión operado por él.

(b) El explotador deberá remitir una copia de cada informe de reparación mayor y alteración mayor a la Dirección de Aeronavegabilidad (DA), en un plazo no mayor de 7 días, y deberá conservar una copia de cada informe disponible para su inspección por parte del inspector asignado a él por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA).

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

121.708 Informe resumido de la actividad mensual de flota

(a) Cada explotador deberá enviar a la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) un Informe Resumido de Actividad Mensual de Flota.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(b) En dicho informe se deberá indicar, para cada una de las flotas que se operen, en forma mensual, lo siguiente:

- (1) Horas voladas.
- (2) Cantidad de vuelos.
- (3) Cantidad de demoras técnicas de tiempo mayor a quince (15) minutos, en base principal y escala.
- (4) Relación porcentual de vuelos sin demoras técnicas Vs. vuelos totales.
- (5) Promedio de horas de vuelo por día durante el mes, para cada avión que este opera.

(c) El mencionado informe se debe hacer en forma mensual calendario, debiéndose enviar a la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) antes de los 15 días calendario del mes subsiguiente al correspondiente del informe.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

121.708a Informe mensual de inspecciones y trabajos de mantenimiento

(a) Cada explotador deberá enviar a la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) un Informe Mensual de Inspecciones y Trabajos de Mantenimiento.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(b) En dicho informe se deberá indicar, para cada avión de las flotas en forma mensual, lo siguiente:

- (1) Matrícula, marca y modelo.
- (2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se estén realizando durante el mes (incluyendo toda instalación de motor y/o hélice efectuada durante este período), indicando en cada una:
 - (i) Hs. T.G., Ciclos T.G., Tiempo calendario T.G.
 - (ii) Tipo de inspección o trabajos de mantenimiento.
 - (iii) Horas/Ciclos para próxima inspección.
 - (iv) Horas/Ciclos desde la última Inspección.
 - (v) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas y que se están cumpliendo.
 - (vi) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA: *Si las D.A. no son cumplidas durante una inspección indicar: Fecha, Hs./Ciclos T.G. del avión para el cumplimiento de la misma (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).*

(c) En dicho informe se deberá indicar para cada motor de los aviones de cada flota del explotador en forma mensual, lo siguiente:

- (1) Número de serie, marca y modelo.
- (2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:
 - (i) Horas T.G., Tiempo Calendario T.G.
 - (ii) Horas DURG., Tiempo Calendario DURG.
 - (iii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento.
 - (iv) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas y que se están cumpliendo.
 - (v) Observaciones que se estime convenientes.

NOTA: *Si las D.A. no son cumplidas durante una inspección indicar: Fecha, Hs./Ciclos T.G. del/los moto-*

res afectados para el cumplimiento de la misma (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).

(d) En dicho informe se deberá indicar para cada hélice de los aviones de cada flota en forma mensual, lo siguiente:

- (1) Número de serie, marca y modelo.
- (2) Inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados y/o que se están realizando durante el mes, indicando en cada una:
 - (i) Horas T.G., Tiempo Calendario T.G.
 - (ii) Horas DURG., Tiempo Calendario DURG.
 - (iii) Tipo de Inspección o trabajos de mantenimiento.
 - (iv) Número de Parte y de Serie de las palas.
 - (v) Directivas de Aeronavegabilidad (DA) cumplidas y que se están cumpliendo.
 - (vi) Observaciones que se estimen convenientes.

NOTA: *Si las D.A. no son cumplidas durante una inspección indicar: Fecha, Hs. T.G. de la/las palas afectadas para el cumplimiento de la misma (o cualquier otra unidad de tiempo que indique la correspondiente D.A. para su cumplimiento).*

121.709 Liberación de Aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo del avión

(a) Ningún explotador puede operar un avión después de realizado un mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones en ese avión a menos que el explotador, o la persona a quien él encargó la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones, prepare o haga preparar:

- (1) Una Liberación de Aeronavegabilidad; o
- (2) Una anotación apropiada en el Registro Técnico de Vuelo del avión.

(b) La Liberación de Aeronavegabilidad o anotación en el Registro Técnico de Vuelo requerido por el párrafo (a) de esta Sección debe:

- (1) Ser preparada en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual del explotador;
- (2) Incluir una certificación que:
 - (i) El trabajo debidamente identificado, fue realizado en concordancia con los requerimientos del Manual del explotador.
 - (ii) Todos los ítems que requerían ser inspeccionados, fueron inspeccionados por una persona autorizada que determinó que el trabajo fue satisfactoriamente realizado.
 - (iii) No existen condiciones conocidas que hagan al avión no aeronavegable, y
 - (iv) En lo que respecta al trabajo realizado, el avión, está en condiciones para una operación segura; y
- (3) Ser firmada por una persona que satisfaga lo requerido por la Parte 65 y esté autorizada según el Manual del explotador.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

(c) 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.

(d) Cuando es preparado un formulario de Liberación de Aeronavegabilidad, el explotador debe entregar una copia al comandante y debe conservar un registro de ello por lo menos durante 2 meses.

(e) En lugar de enunciar cada una de las condiciones de Certificación requeridas por el párrafo (b) de esta Sección, el explotador puede declarar en su manual que la firma de una persona certificada y autorizada, constituye esa certificación.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

121.711 Registro de comunicaciones. Operaciones internas e internacionales

Cada explotador que lleve a cabo operaciones internas o internacionales debe mantener un registro de las comunicaciones de radio en ruta, cursadas entre el explotador y sus pilotos y conservar dichos registros por no menos de 30 días.

121.712 Registro de radiación

El explotador de una aeronave que ha de volar habitualmente por encima de los 15.000 metros (49.000 pies) mantendrá registro mediante los cuales puedan determinarse las dosis totales de radiación cósmica recibidas por cada uno de los miembros de su tripulación durante un período de 12 meses consecutivos.

121.713 Conservación de contratos y sus enmiendas. Explotadores aéreos

Cada explotador debe mantener en su Base Principal de operaciones y en cada Base de Escala involucrada una copia de cada contrato escrito por el cual presta o recibe servicios de terceros, mientras se encuentre vigente y por un período de al menos un año después de la fecha de expiración del contrato.

En el caso de contrato no escrito, debe mantener un memorando donde consten sus características y enmiendas por un periodo de al menos un año después de su expiración.

121.715 Registro de emergencias médicas en vuelo

(a) Por un periodo de 24 meses, cada explotador, debe conservar el registro de cada emergencia médica ocurrida durante el tiempo de vuelo, a consecuencia de la cual haya resultado necesaria la utilización del botiquín médico descrito en apéndice A de esta Parte; la desviación del vuelo; o se haya producido la muerte de algún pasajero o tripulante. Estos registros deben incluir una descripción de cómo fue utilizado el botiquín médico, por quien y el resultado final de la emergencia médica.

(b) El explotador debe remitir estos registros, a la Dirección de Operación de Aeronaves y a la Dirección de Aeronavegabilidad de la DNSO dentro de los 30 días de ocurrido el hecho.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

121.717 Registro de equipos de emergencia y supervivencia llevados a bordo

Los explotadores dispondrán en todo momento para comunicación inmediata a los centros coordinadores de búsqueda y salvamento, de listas que contengan información sobre el equipo de emergencia y supervivencia llevado a bordo por cualquiera de sus aviones que estén ejecutando un vuelo internacional bajo esta Parte. La información comprenderá según corresponda, el número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas, detalle sobre material médico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil de radio de emergencia.

121.719 Documentación requerida en la base principal y en las escalas

Los explotadores mantendrán en su base principal y escalas la siguiente documentación actualizada:

(a) Base principal:

- (1) Código Aeronáutico
- (2) RAAC
- (3) AIC (operativas)
- (4) MADHEL
- (5) AIP
- (6) MOE
- (7) Especificaciones de Operación (original aprobadas).
- (8) Organigramas de la base con el nombre de quien ocupa cada cargo.
- (9) Manual de vuelo de cada tipo de aeronave.
- (10) Manual de mercancías peligrosas (edición vigente).
- (11) Legajos del personal de tripulantes de vuelo, de cabina de pasajeros, despachantes y personal operativo, conteniendo:
 - (i) Datos personales completos.
 - (ii) Copia de la licencia y habilitaciones.
 - (iii) Registro de la experiencia de vuelo que permita determinar la habilidad de cada tripulante de vuelo para cumplir su función en la aeronave según las normas establecidas en estas regulaciones y las operaciones autorizadas.
 - (iv) Tareas asignadas y la fecha a partir de la cual debe cumplirlas.
 - (v) Copia de la habilitación psicofisiológica que posee y fecha de vencimiento.
 - (vi) Fecha y el resultado de cada una de las habilitaciones, inicial y periódica, test de competencia y calificaciones en ruta y aeropuertos requeridas por Subparte.

- (vii) Los tiempos mensuales de vuelo y de descanso detallados de manera tal que permitan controlar el cumplimiento de las exigencias impuestas por esta Subparte.
- (viii) Las calificaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica para desempeñarse como instructor de vuelo, de simulador y/o inspector reconocido.
- (ix) Toda acción referente a descalificación o suspensión de actividad por problemas médicos y/o profesionales.
- (x) Registros de cada fase del entrenamiento inicial, periódico, transición y/o para ascenso requeridos por esta Subparte.

(b) Escalas:

- (1) Manual de Funcionamiento de la Escala, en donde se detallarán las operaciones que se realizan en la misma y los responsables de cumplirlos. Además, deberá contener las funciones y responsabilidades del personal de la escala, incluidas las que se encuentran establecidas en el Código Aeronáutico y estas Regulaciones.
- (2) Organigrama de la escala con los nombres de ocupan los cargos o desempeñan funciones.
- (3) MOE (la parte correspondiente a las operaciones que realiza la escala).
- (4) Especificaciones Operativas (Parte B y C) de los vuelos que recibe y despacha.
- (5) Copia de los legajos actualizados y completos del personal afectado a la escala.
- (6) Manual de Mercancías Peligrosas.

121.720 Documentación reglamentaria que deben llevar las aeronaves y sus tripulaciones.

La documentación que reglamentariamente deben llevar las aeronaves y sus tripulantes que será exigida por la autoridad aeroportuaria en los momentos previos a la partida, durante las eventuales escalas y/o finalización del vuelo, es la detallada en la Sección 91.10 de estas regulaciones y en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte GEN 1.5.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008) (Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE W - CALIFICACIÓN DE TRIPULANTES - VUELOS INTERNACIONALES

Sec.	Título
121.721	Aplicación.
121.723	Calificación.

121.721 Aplicación

Esta Subparte se aplica a las tripulaciones (pilotos) de explotadores que realizan operaciones regulares de transporte aéreo internacional bajo la Parte 121.

(AMDT 01 24/11/2008)

121.723 Calificación

Ningún explotador puede conducir operaciones regulares hacia aeropuertos fuera de la República Argentina, a menos que los pilotos integrantes de la tripulación designada para tales operaciones, conozcan las reglas de tránsito aéreo de los países a ser sobrevolados, país de destino y de alternativas. Además, tales pilotos deben ser capaces de conducir todas las comunicaciones con los servicios de tránsito aéreo extranjeros en idioma inglés.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

SUBPARTE X - EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS E INSTRUCCIÓN DE TRIPULACIONES

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

121.801 Aplicación

Esta Subparte establece el equipamiento médico necesario para atender emergencias sanitarias ocurridas durante la operación y los requerimientos de instrucción aplicables a todos los explotadores que operan aviones trasladando pasajeros bajo esta Parte. Nada en esta Subparte tiene por objeto requerir a los explotadores o a los agentes que proveen cuidados médicos de emergencia que establezcan un estándar para la prestación de cuidados médicos.

121.803 Equipamiento para emergencias sanitarias

(a) Ninguna persona puede operar un avión trasladando pasajeros bajo esta Parte a menos que posea el equipamiento para emergencias sanitarias previsto en esta Sección y descrito en el Apéndice A.

(b) Cada ítem del equipamiento listado en esta Sección:

- (1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con los períodos establecidos en las Especificaciones de Operación para asegurar su continuidad en servicio y disponibilidad para cumplir con sus propósitos de emergencia.
- (2) Debe ser accesible a la tripulación, con resguardo de los pasajeros, del equipo ubicado en la cabina de pasajeros.
- (3) Debe estar claramente identificado y señalado, debe tener la fecha de la última inspección, e indicados sus métodos de operación, y
- (4) Cuando se transporta en un compartimiento o contenedor, cada compartimiento o contenedor debe poseer un listado de los elementos que contiene, en un lugar visible.

(c) Para el tratamiento de heridas, intervenciones médicas o accidentes menores que puedan ocurrir durante el vuelo, cada avión debe tener el siguiente equipamiento que cumpla con las especificaciones y requerimientos enunciados en Apéndice A de esta Parte.

- (1) Un equipo de primeros auxilios aprobado por el servicio médico de la empresa.
- (2) Un avión que requiera un TCP, un equipo de emergencia médico de a bordo aprobado por el servicio médico de la empresa.
- (3) A partir del 01 de enero de 2009, un defibrilador externo automático habilitado por y registrado en el ANMAT y su uso y operación en el avión se encuentre aprobada por la Autoridad Aeronáutica. La incorporación de dicho equipamiento en los aviones de la flota que a la fecha mencionada se encontraran incorporados en las Especificaciones de Operación del Explotador, se efectuará en forma gradual, comenzando con los aviones que realizan vuelos internacionales de larga distancia y utilizando el siguiente criterio:
 - (i) durante el primer año deberá equiparse el 50 % de la flota;
 - (ii) durante el segundo año el 80 % de la flota; y
 - (iii) finalmente el tercer año el 100 % de la flota.

121.805 Instrucción a los tripulantes sobre eventos médicos en vuelo

(a) Cada programa de instrucción debe proveer instrucción indicada en esta Sección con respecto a cada tipo y modelo de avión, configuración, tripulantes requeridos y cada clase de operación, apropiada para cada tripulante del explotador.

(b) La instrucción debe proveer lo siguiente:

- (1) Instrucción de emergencias en eventos y procedimientos médicos, incluida la coordinación entre tripulantes.
- (2) Instrucción para familiarizar a los tripulantes con el contenido del equipamiento para emergencias sanitarias.
- (3) Instrucción sobre la ubicación, funcionamiento y operación del equipamiento para emergencias sanitarias.
- (4) Para cada TCP:
 - (i) Instrucción que incluya prácticas en el uso del defibrilador externo automático requerido en el párrafo 121.803(c)(3).
 - (ii) Instrucción que incluya prácticas en resucitación cardiopulmonar.
 - (iii) Instrucción periódica que incluya prácticas en el uso apropiado del defibrilador externo automático y resucitación cardiopulmonar al menos una vez cada 24 meses.

(c) La instrucción a los tripulantes en prácticas y en instrucción periódica requerida por esta Sección no es necesario que tenga el nivel de exigencia equivalente a la experiencia ni eficiencia del personal profesional en emergencias médicas.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

APÉNDICE A - EQUIPAMIENTO PARA EMERGENCIAS SANITARIAS

1 Un equipo de primeros auxilios aprobado y un equipo de emergencia médico aprobado; deberán estar siempre listos y accesibles a la tripulación, estibados, asegurados y a resguardo del polvo, la humedad y de temperaturas que puedan dañarlo.

Equipo de primeros auxilios

1. El número de equipos requeridos es el especificado en la tabla siguiente:

NUMERO DE ASIENTOS DE PASAJEROS	CANTIDAD DE EQUIPOS
De 0 a 50	1
De 51 a 150	2
De 151 a 250	3
Más de 250	4

2. Los equipos de primeros auxilios deben ser distribuidos a lo largo de todo el avión y ser de fácil acceso para los TCP.

3. Excepto lo previsto en párrafo (4) cada equipo de primeros auxilios aprobado debe contener los siguientes elementos y medicamentos, apropiadamente mantenidos, en las siguientes cantidades:

CONTENIDO	CANTIDAD
Manual de primeros auxilios	1
Código de señales visuales tierra aire	1
Bandas adhesivas de una pulgada	16
Hisopos antisépticos	20
Inhaladores de amoníaco	10
Compresas 4 pulgadas	8
Compresas triangulares 40 pulgadas	5
Férula para inmovilizar brazos, no inflable	1
Férula para inmovilizar piernas, no inflable	1
Rollo de vendas de 4 pulgadas	4
Cinta Adhesiva, rollo estándar de 1 pulgada	2
Tijera para cortar vendajes	1

4. Las férulas para inmovilizar brazos y piernas que no quepan dentro del botiquín pueden ser estibadas en un lugar accesible lo más cerca posible de un equipo.

Equipo de emergencia médico

1. Un equipo de emergencia médico debe estar dotado al menos de los siguientes elementos apropiadamente mantenidos en las siguientes cantidades:

CONTENIDO	CANTIDAD
Tensiómetro	1
Estetoscopio	1

CONTENIDO	CANTIDAD
Tracto respiratorio orofaríngeo (3 tamaños): 1 pediátrico, 1 adulto pequeño, 1 adulto grande o equivalente 1	3
Dispositivo manual de resucitación autoinflable con 3 máscaras: una pediátrica, una para adulto (pequeña) y una para adulto (grande)	1
Máscaras de resucitación cardiopulmonar: una pediátrica, una para adulto (pequeña) y otra para adulto (grande)	3
Equipo de administración endovenoso y dos conectores	1
Esponjas para alcohol	2
Cinta adhesiva. Rollo estándar de una pulgada	1
Tijera para cortar cinta adhesiva	1
Torniquetes	1
Solución salina 500 cc	1
Guantes impermeables	1
Agujas. Tamaños necesarios para administrar medicación requerida	6
Jeringas. Tamaños necesarios para administrar medicación requerida	4
Analgésicos no narcóticos, tabletas de 325 mg	4
Antihistamínicos 25 mg. Tabletas	4
Antihistamínicos inyectables 50 mg. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Atropina 0.5 mg, 5 cc. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Aspirinas. Tableta 325 mg	4
Dextrosa 50%. 50 cc inyectable. Ampolla de una dosis o equivalente	1
Epinefrina 1:1000, 1 cc inyectable. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Broncodilatador inhalante	1
Epinefrina 1 10:000, 2 cc inyectable. Ampolla de una dosis o equivalente	2
Lidocaina 5 cc, 20 mg inyectable. Ampolla de una dosis	2
Nitroglicerina, tabletas 0,4 mg	10
Instrucciones básicas para el uso de las drogas	

2. Si todos los elementos listados no cupieran en un contenedor, podrá ser usado más de un contenedor.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

APÉNDICE B - ESPECIFICACIONES DEL GRABADOR DE DATOS VUELO

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO POR MUESTREO (por seg.)	RESOLUCION DE LECTURA
Tiempo GMT o contador de cinta; Rango de muestreo: 0 a 4095 por cinta)	24 Hs.	$\pm 0,125$ % por hora	0,25 (1 c/4 seg.)	1 seg.
Velocidad del aire	50 KIAS hasta Vso y Vso hasta 1,2 Vd	± 5 %, ± 3 %	1	1 kt
Altitud	- 300 m (-1000 pies) hasta la máxima altitud certificada de la aeronave	± 30 (± 100 pies) hasta ± 210 m (± 700 pies) (ver tabla 1 OTE-C51a)	1	1,5m (5pies) hasta 10,5m (35 pies) (1)
Rumbo Magnético	360°	$\pm 2^\circ$	1	0,5°
Aceleración Vertical	-3g hasta +6g	$\pm 0,1$ % del máximo rango excluyendo un error del ± 5 % de referencia		
Actitud de Cabeceo	± 75 %	$\pm 2^\circ$	1	0,5°
Actitud de Rolido	$\pm 180^\circ$	$\pm 2^\circ$	1	0,5°
Llave del Transmisor de Radio	ON/OFF (discreto)		1	
Empuje/Potencia de cada motor	Todo el rango hacia delante	± 2 %	1 (por cada motor)	0,2 % del Rango Total
Flap de Borde de Fuga o Posición del Control de Cockpit del Flap de Borde de Fuga	Todo el rango, o cada posición discreta	$\pm 3^\circ$, o la del indicador del piloto	0,5	0,5 % del Rango Total
Posición del Control de Cockpit del Flap de Borde de Ataque	Todo el rango, o cada posición discreta	$\pm 3^\circ$, o la del indicador del piloto	0,5	0,5 % del Rango Total
Posición del Reversor de Empuje	Retraído, en tránsito y desplegado (discreto)		1 (c/4 seg. para cada motor)	
Posición del Spoiler (selección de velocidad de frenado)	Rango Completo o cada posición discreta	± 2 %, a menos que en algún caso particular sea requerida una exactitud mayor	1	0,22 del Rango Total
Interruptor del Autopiloto	Discreto		1	
Pasaje del Radiofaro	Discreto		1	

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO POR MUESTREO (por seg.)	RESOLUCION DE LECTURA
Aceleración Longitudinal	± 1 g	± 1,5 % del Rango Máximo excluyendo errores del ± 0,5 % de referencia	4	0,01 g
Aceleración Lateral	± 1 g	± 1,5 % del Rango Máximo excluyendo un error del ± 5 % de referencia	4	0,01 g
Posición del Trim de Cabeceo	Rango Total	± 3%, a menos que en algún caso particular sea requerido una exactitud mayor	1	0,3 % del Rango Total
Altura (Radioaltímetro)	- 8 m (- 20 pies) hasta 750 m (2500 pies)	0,8 m (2 pies) o ± 3%, el que sea mayor debajo de los 150 m (500 pies) y ± 5 % sobre los 150 m	1	0,3 m (1 pie) + 5 % del Rango Total sobre los 150 m
Señal del piloto y/o posición de las superficies de Control Primario (Cabeceo, Rolido y Guiñada) (2)	Rango Total	± 2%, a menos que sea requerido un valor mayor	1	0,2 % del Rango Total
Aceleración Lateral	± 1 g	± 1,5 % del Rango Máximo incluyendo el error de referencia de ± 5 %	4	0,01 g
Desviación del Localizador	± 400 µA	± 3 %	1	0,3 % del Rango Total
Desviación de la Senda de Planeo	± 400 µA	± 3 %	1	0,3 % del Rango Total
Modo y Estado de Conexión del AFCS	Discreto		1	
Alarma Maestra	Discreto		1	
Posición del Switch de detección de Tren Principal Retraído	Discreto		1	
Angulo de Ataque (si es registrado directamente)	Como esté instalado	Como esté instalado	2	0,3 % del Rango Total
Temperatura del Aire Exterior o Temperatura Total del Aire	- 50°C hasta +90°C	± 2°C	0,5	0,3°C
Baja Presión para cada Sistema Hidráulico	Discreto		0,5	0,5 % del Rango Total

Si posee capacidad adicional de registro, es recomendado el registro de los siguientes parámetros. Los parámetros están listados según un orden de importancia.

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO POR MUESTREO (por seg.)	RESOLUCION DE LECTURA
Velocidad respecto a la Tierra	Como esté instalado	La mayor exactitud del sistema instalado	1	0,2 %

PARAMETROS	RANGO	MINIMA EXACTITUD DEL SISTEMA INSTALADO	INTERVALO POR MUESTREO (por seg.)	RESOLUCION DE LECTURA
Angulo de deriva	Cuando sea obtenible como instalado	Como esté instalado	4	
Velocidad y Dirección del Viento	Cuando sea obtenible como instalado	Como esté instalado	4	
Latitud y Longitud	Cuando sea obtenible como instalado	Como esté instalado	4	
Presión de Frenos/Posición del pedal de Freno	Como esté instalado	Como esté instalado	1	
Parámetros adicionales de motor:				
EPR	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	
N1	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	
N2	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	
EGT	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	
Posición del Acelerador	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	
Flujo de Combustible	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	
TCAS:				
TA	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	1
RA	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	1
Nivel de Sensibilidad (como lo haya elegido la tripulación)	Como esté instalado	Como esté instalado	1 (por motor)	2
Sistema de Alarma de Proximidad a Tierra (GPWS)	Discreto		1	
Tren de Aterrizaje o posición del selector del Tren	Discreto		0,25 (1 c/4 seg.)	
Distancias dadas por los DME 1 y 2	0 – 200 nm	Como esté instalado	0,25	1 milla
Selector de Frecuencias de Navegación 1 y 2 (NAV 1 y 2)	Rango Total	Como esté instalado	0,25	

- (1) Cuando se registra la velocidad de variación de altitud. La velocidad de variación de la altitud debe medirse con la resolución suficiente, y el muestreo debe hacerse de manera de permitir calcular la altitud con un margen de 1,5m (5 pies).
- (2) Para aviones que demuestren capacidad de calcular (en todas las modalidades de operación y regímenes de vuelo), bien la señal dada al control, bien el movimiento del control (uno del otro), se aplica la "o". Para aviones con sistemas de control no mecánicos (fly-by-wire) se aplica la "y". En aviones con superficies de control divididas (split), es aceptable registrar una combinación de señales, en lugar de hacerlo con cada parte por separado.

(3) Esta columna es aplicable a aviones fabricados después del 11-10-91.

ANNEX C

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

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

Introducción

Este Apéndice introduce al marco de trabajo para la implantación y mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad para un proveedor del servicio. El marco de trabajo está formado por cuatro componentes y trece elementos, detallados a continuación. También se presenta una breve descripción de cada elemento.

1. Política y objetivos de la seguridad operacional

- 1.1 - Responsabilidad y compromiso de la dirección
- 1.2 - Responsabilidades de seguridad de los gerentes
- 1.3 - Designación del personal clave de seguridad
- 1.4 - Plan de implementación del SMS
- 1.5 - Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia
- 1.6 - Documentación

2. Gestión de riesgo de seguridad operacional

- 2.1 - Procesos de la identificación del peligro
- 2.2 - Procesos de evaluación y mitigación del riesgo

3. Garantía de la seguridad operacional

- 3.1 - Monitoreo y medición de la performance de la seguridad
- 3.2 - Gestión del cambio
- 3.3 - Mejora continua del SMS

4. Promoción de la seguridad operacional

- 4.1 - Entrenamiento y capacitación
- 4.2 - Comunicación de seguridad

NOTA: Dentro del contexto de este apéndice el término "proveedor del servicio" aplica a cualquier organización que proporciona servicios a la aviación. El término incluye Centros de Capacitación, explotadores aéreos y organizaciones de mantenimiento, Titulares de Certificados Tipo y/o montaje final del avión, proveedores de servicios de Tránsito Aéreo y los operadores de aeródromos.

1. Política y objetivos de la seguridad operacional

1.1 Responsabilidad y compromiso de la dirección

El proveedor del servicio definirá la política de la seguridad de la organización, de acuerdo con los requisitos internacionales y nacionales, firmados por el representante oficial de la organización. La política de seguridad reflejará los compromisos de la organización con respecto a seguridad, e incluye una clara declaración sobre la disposición de los recursos humanos y financieros necesarios para su implementación, y deberá ser comunicada, con el endoso visible, a través de la organización. La política de seguridad deberá ser revisada periódicamente para asegurar que siga siendo relevante y apropiada para la organización.

1.2 Responsabilidades de seguridad de los gerentes

El proveedor del servicio identificará al ejecutivo responsable que, con independencia de otras funciones, tendrá la responsabilidad final, en representación del proveedor del servicio, para la implementación el mantenimiento del SMS. El proveedor del servicio también identificará las responsabilidades de seguridad de todos los miembros de la seguridad superior, con independencia de otras funciones. Los responsables y las autoridades de seguridad serán documentados y comunicados a través de la organización.

1.3 Designación del personal clave de seguridad

El proveedor del servicio deberá identificar al gerente / jefe de seguridad que será responsable individualmente y será el punto focal para la implantación y mantenimiento de un SMS efectivo.

1.4 Plan de implantación del SMS

El proveedor del servicio desarrollará y mantendrá un plan para la implantación del SMS que defina el modo en que la organización habrá de conducir el sistema de manera que éste resuelva las necesidades de seguridad de la organización. El plan de implantación del SMS será concebido por la alta gerencia de la organización.

1.5 Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un plan de contingencia frente a una emergencia, que asegure una transición ordenada y eficiente de operaciones normales a operaciones de emergencia y viceversa.

1.6 Documentación

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener la documentación del SMS que describa la política de seguridad y los datos objetivos, así como los requerimientos, procedimientos y procesos del SMS, responsabilidades y autoridades para los diferentes procedimientos y procesos, y las salidas del SMS. Como parte de la documentación del SMS, el proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un manual de gestión de la seguridad.

2. Gestión del riesgo de seguridad operacional

2.1 Proceso de identificación del peligro

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un proceso formal para recoger, grabar, actuar y generar la retroalimentación sobre peligros en las operaciones, basadas en una combinación de métodos de reacción, acción y pronóstico de colección de datos de seguridad.

2.2 Procesos de evaluación y mitigación del riesgo

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un proceso formal de manejo del riesgo, que asegure el análisis (en términos de probabilidad y severidad de la ocurrencia), la evaluación (en términos de tolerancia) y el control (en términos de mitigación) de riesgos a un nivel aceptable. El proveedor del servicio también definirá esos niveles de manejo con autoridad para tomar decisiones con respecto a tolerancia de los riesgos de seguridad.

3. Aseguramiento de la seguridad operacional

3.1 Monitoreo y medición de la performance de la seguridad

El proveedor del servicio desarrollará y mantendrá los medios de verificación del funcionamiento de la seguridad de la organización comparada con la política y los objetivos de seguridad, y validará la eficacia de los controles del riesgo de la seguridad. Los procedimientos del reporte de seguridad con respecto al funcionamiento y monitoreo, deberán indicar claramente qué tipos de comportamiento operacional son aceptables o inaceptables, e incluirá las condiciones bajo las cuales la inmunidad de la acción disciplinaria sería considerada.

3.2 Gestión de cambio

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un proceso formal para identificar cambios dentro de la organización que puedan afectar procesos y servicios establecidos; para describir los arreglos que resulten necesarios establecer para asegurar el funcionamiento de la seguridad antes de poner cambios en ejecución; y para eliminar o modificar los controles del riesgo de seguridad que ya no son necesarios debido a los cambios en el ambiente operacional.

3.3 Mejora continua del SMS

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un proceso formal para identificar las causas bajo el funcionamiento estándar del SMS, determinar sus implicaciones en operaciones, y eliminarlas.

4. Promoción de la seguridad operacional

4.1 Entrenamiento y capacitación

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un programa de entrenamiento de seguridad que asegure que el personal está entrenado y preparado para las tareas del SMS.

El alcance del entrenamiento de seguridad será el adecuado para cada individuo involucrado con el SMS.

4.2 Comunicación de seguridad

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener medios formales de comunicaciones de seguridad, para asegurar que el personal esté completamente enterado del SMS, trasladar la información crítica de seguridad, explicar porqué se toman acciones específicas de seguridad, y porqué se introducen o se cambian los procedimientos de seguridad.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

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

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

(a) Demostración de despegue abortado

- (1) La demostración debe ser efectuada durante la oscuridad de la noche o bien a la luz del día simulando las condiciones de oscuridad de la noche. Si la demostración es conducida en lugar cerrado durante el día, deberá ser efectuada con las ventanillas cubiertas y las puertas cerradas para minimizar el efecto de la luz diurna. La iluminación del lugar a nivel del piso está permitida pero debe ser de débil intensidad, evitando que su resplandor penetre por las puertas o ventanillas de la aeronave.
- (2) El avión deberá permanecer en la posición normal sobre tierra y con el tren de aterrizaje extendido.
- (3) A menos que el avión esté equipado con tobogán de descenso sobre el ala, pueden utilizarse plataformas o rampas para descender desde el ala a tierra. Para proteger a los participantes pueden utilizarse colchonetas o las balsas salvavidas colocadas invertidas sobre el suelo. Para que los participantes lleguen a tierra no podrá ser utilizado ningún elemento que no sea parte del equipo de evacuación de emergencia del avión.
- (4) El sistema normal de alimentación eléctrica del avión debe ser desenergizado.
- (5) Todo el equipo de emergencia involucrado para el tipo de operación previsto debe estar instalado de acuerdo con lo establecido en el MOE.
- (6) Cada puerta interna o externa, salidas de emergencia y cortinas deben estar en posición tal que simulen un despegue normal.
- (7) Deberá utilizar un número representativo de pasajeros en buen estado de salud. Por lo menos el 40 por ciento deberá ser femenino. Por lo menos el 35 por ciento de los pasajeros deben ser mayores de 50 años. Por lo menos el 15 por ciento de los pasajeros femeninos deben tener más de 50 años. Tres muñecos de tamaño natural no incluidos como parte del pasaje deben ser llevados por pasajeros simulando ser un niño de dos años de edad o menos. No deberán emplearse como pasajeros o tripulantes a personal de instrucción ni a quienes se encuentren afectados al mantenimiento y operación de la aeronave.
- (8) Ningún pasajero puede ser asignado a un asiento determinado a no ser que así lo requiera la Autoridad Aeronáutica. Excepto lo determinado en el inciso 12 de esta Sección ningún empleado del explotador puede estar sentado próximo a una salida de emergencia.
- (9) En la medida que se requiera, los cinturones de seguridad y los arneses de hombros deben estar colocados.
- (10) Con el propósito de crear obstáculos menores, antes del comienzo de la demostración, aproximadamente la mitad de los elementos normalmente transportados en la cabina deben ser distribuidos en distintos lugares de los pasillos y en los caminos de acceso a las salidas de emergencia.
- (11) Tanto la densidad de los asientos como su distribución deben ser representativos de la versión que utiliza el explotador en su más alta capacidad.
- (12) Cada tripulante debe estar habilitado como tal, ser miembro regular de las tripulaciones y ocupar el lugar que le corresponda para el despegue, permaneciendo en el mismo hasta recibir la señal que indica el comienzo de la demostración.
- (13) Tanto la tripulación como los pasajeros deben desconocer cuales son las salidas de emergencia que estarán disponibles para la ejecución del ejercicio.
- (14) El explotador no debe hacer referencias a la demostración, describirla o llevarla a la práctica con los participantes, ni estos haber participado en prácticas similares dentro de los 6 meses anteriores.
- (15) Las instrucciones a los pasajeros previo al despegue de acuerdo con lo requerido en 121.571 deberán estar de acuerdo con los procedimientos que para ese caso determina el MOE. Los pasajeros deberán obedecer las instrucciones de los tripulantes, pero no podrán ser instruidos en los procedimientos a seguir durante la demostración de una manera determinada.
- (16) Si son utilizados los elementos de seguridad de acuerdo con lo detallado en (a)(3) las ventanillas deben ser oscurecidas disponiendo los elementos de manera tal que no sean descubiertas las salidas de emergencia que serán utilizadas para el ejercicio.
- (17) Para la demostración no debe utilizarse más del 50 por ciento de las salidas de emergencia que se encuentren en los costados del fuselaje de la aeronave y las mismas deben contar con todos los equipos de emergencia que corresponden para la evacuación. Las salidas no utilizadas para la demostra-

ción deben ser desactivadas e individualizadas externamente mediante cinta roja, luz roja u otro medio visible que sirva para indicar que está fuera de servicio. Las salidas de emergencia utilizadas deben ser representativas de todas las disponibles, y deberán ser seleccionadas por el explotador sujeto a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica. Como mínimo se deberá utilizar una salida a nivel del piso.

(18) Excepto lo dispuesto en párrafo (a) (3) de este Apéndice, todos los evacuados, salvo aquellos que utilicen una salida que se encuentre sobre el ala deben dejar el avión utilizando los medios previstos para la evacuación.

(19) Los procedimientos aprobados por el explotador y todos los equipos que se encuentren disponibles, incluyendo las cuerdas de deslizamiento, luces y megáfonos deben ser utilizados durante la demostración.

(20) El período de evacuación concluye cuando el último ocupante del avión se encuentra en tierra. Cuando los ocupantes utilicen las rampas o plataformas previstas según lo permitido en (a) (3), se considerará que los mismos se encuentran en tierra al haber alcanzado tales rampas o plataformas. El tiempo aceptable no deberá ser mayor al que demanda el descenso por el ala durante una situación real.

(b) Demostración de amaraje

Se realizará con luz diurna y con todos los miembros de la tripulación requeridos para la demostración.

(1) Si el MOE requiere el concurso de pasajeros a los efectos de lanzamiento de balsas salvavidas, la cantidad necesaria de esas personas debe participar según lo determinado.

(2) En cada salida de emergencia y en las alas deben ser ubicadas plataformas cuyo piso se encuentre a una altura que simule el nivel que tendría el agua con relación al avión luego del amaraje.

(3) Después de haber recibido la señal de amaraje cada evacuado deberá colocarse el salvavidas de acuerdo con lo establecido en el MOE.

(4) Cada balsa deberá tener el equipo de emergencia que corresponde, debiendo ser lanzado e inflado de acuerdo con los procedimientos establecidos.

(5) Cada evacuado debe subir a la balsa salvavidas, y los tripulantes asignados a cada una de ellas deberán indicarles donde se encuentran los equipos de emergencia instruyéndolos además en su uso.

(6) En reemplazo del avión puede ser utilizada una mockup de la aeronave que simule además el compartimiento de pasajeros. En este caso la misma deberá:

(i) Ser de tamaño natural (Escala 1:1) que simule el avión utilizado por el explotador y contenga un número suficiente de asientos para los evacuados. La operación de puertas y ventanas debe ser similar a la de la aeronave y además se deberá contar con suficiente cantidad de superficie alar del lado externo de las salidas de emergencia que se encuentran sobre las mismas.

(ii) Si se utiliza un elemento flotador como simulación del compartimiento de pasajeros debe ser representativo del tipo de aeronave utilizada y debe contener asientos para todos los evacuados. Las puertas y la operación de las puertas deben ser lo más parecido a las puertas de la aeronave y el elemento flotador debe estar equipado con el mismo equipo de supervivencia que está instalado en la aeronave.