

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

SUBPARTE C - REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS, INSTRUMENTOS Y DE CERTIFICADOS

Secc.	Título
91.201	Reservado.
91.203	Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas.
☞ 91.205	Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Standard de la República Argentina
91.206	Reservado.
☞ 91.207	Transmisor Localizador de Emergencia (ELT).
91.208	Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje.
91.209	Luces de aeronaves.
91.211	Oxígeno suplementario.
91.213	Instrumentos y equipamientos inoperativos.
☞ 91.215	Equipamiento y uso de ATC Transponder, e Informador de altitud.
91.217	Correspondencia entre los datos de altitud medidos con altímetro aneroide y comunicados automáticamente, y la referencia de altitud del piloto.
91.219	Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aviones civiles propulsados por turborreactores.
☞ 91.221	Equipamiento del sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (TCAS/ACAS)
91.223	Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (GPWS/TAWS)
➔ 91.225	Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de los 49.000 ft.
91.226	a 91.299 Reservado.

91.201 Reservado

91.203 Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas

(a) Excepto por lo previsto en la Sección 91.715 de esta Parte, para operar una aeronave civil, dentro de la misma se deberá encontrar la siguiente documentación:

- (1) El Certificado de Aeronavegabilidad de la República Argentina apropiado y vigente. Cada Certificado de Aeronavegabilidad utilizado para el cumplimiento de este párrafo, debe tener indicada la matrícula asignada a la aeronave por el Registro Nacional de Aeronaves según lo estipulado en el Código Aeronáutico de la República Argentina.
- (2) El Certificado de Matrícula de la República Argentina librado a su propietario, o un Certificado de Registro emitido bajo las leyes de un país extranjero.
- (3) El Certificado de Propiedad, excepto cuando tanto los datos de Propiedad como de Matrícula formen parte del mismo certificado.
- (4) Excepto lo previsto en el párrafo (a) (5) de esta sección, los siguientes Historiales de la Aeronave con las anotaciones de los vuelos actualizadas:
 - (i) Los historiales de motores.
 - (ii) Los historiales de planeador.
 - (iii) Los historiales de hélices.
- (5) Para el caso de aeronaves afectadas a operaciones de transporte aéreo, en lugar de los ítems indicados desde (a) (4)(i) hasta (iii) de esta Sección, estas deberán llevar a bordo lo siguiente:
 - (i) Si esas operaciones se realizan de acuerdo a la Parte 135 de este Reglamento y cuando se hubiera autorizado expresamente en las Especificaciones de Operación del Explotador, el Registro Técnico de Vuelo (RTV).
 - (ii) Si esas operaciones se realizan de acuerdo con la Parte 121 de este Reglamento, el Registro Técnico de Vuelo (RTV) y el Registro de Novedades de A bordo (RNA).

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil a menos que se exhiba el Certificado de Aeronavegabilidad requerido por el párrafo (a) de esta Sección, o se exhiba la nota de Convalidación de Certificado de Aeronavegabilidad extranjero, emitida bajo la Sección 91.715 de esta Parte, junto con dicho Certificado de Aeronavegabilidad extranjero o el Permiso Especial de Vuelo (junto con las Limitaciones de Operación

asociadas) en la entrada a la cabina de pasajeros o a la cabina de vuelo de forma tal que sea legible para los pasajeros o tripulación.

(c) Ninguna persona puede operar una aeronave con un tanque de combustible instalado dentro del compartimiento de pasajeros, o en uno de los compartimientos de equipaje, a menos que su instalación haya sido realizada conforme a normas aplicables y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica competente y una copia del formulario DNA 337 autorizando que aquella instalación se encuentre a bordo de la aeronave.

91.205 Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de la República Argentina

(a) General: Excepto por lo previsto en el párrafo (c) (3) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave con un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de la República Argentina en cualquier operación descrita en los párrafos (b) hasta (g) de esta Sección, a menos que la aeronave cuente con los instrumentos y el equipamiento especificados en dichos párrafos, (o los equivalentes aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente), para ese tipo de operaciones y estos instrumentos e ítems de equipamiento estén en condiciones operativas.

(b) Reglas de vuelo visual (VFR) diurno: Para vuelo VFR durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipamientos:

- (1) Indicador de velocidad del aire.
- (2) Un Baroaltímetro.
- (3) Un reloj de precisión que indique las horas, minutos y segundos y que pueda mantener una exactitud de más o menos 30 segundos durante un período de 24 horas.
- (4) Indicador magnético de dirección.
- (5) Tacómetro para cada motor.
- (6) Medidor de presión (manómetro) de aceite, para cada motor que utilice circuito de presión de aceite.
- (7) Medidor de temperatura (termómetro) para cada motor refrigerado por líquido.
- (8) Medidor de temperatura de aceite para cada motor refrigerado por aire.
- (9) Medidor de presión de admisión (Manifold) para cada motor alternativo capaz de mantener la potencia nominal de despegue desde el nivel del mar hasta una altitud establecida (tales como los motores con hélices de paso variable).
- (10) Indicador de cantidad de combustible indicando la cantidad de combustible en cada tanque.
- (11) Indicador de posición del tren de aterrizaje. (Si la aeronave tiene tren de aterrizaje retráctil).
- (12) Reservado
- (13) Para cada aeronave civil pequeña fabricada después del 11 de marzo de 1996 de acuerdo con la Parte 23, un sistema de iluminación anticollisión aprobado rojo aviación o blanco aviación. En el caso de falla de cualquier luz del sistema de iluminación anticollisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde pueda efectuarse la reparación o el reemplazo.
- (14) Para aeronaves monomotores que operen sobre el agua, más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa, un equipo de flotación rápidamente accesible para cada ocupante desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo y por lo menos un artefacto pirotécnico para efectuar señales. Si fueran a ser realizados vuelos prolongados sobre el agua a una distancia hasta un terreno adecuado para un aterrizaje de emergencia de más de 185 Km. (100 NM), para aeronaves monomotores, o de más de 370 Km. (200 NM) en el caso de multimotores (que pueden continuar el vuelo con un motor inoperativo):
 - (i) Balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas que vayan a bordo, dispuestas de forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia, provistas del equipo de salvamento, incluso medios para el sustento de la vida, que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender, así como cohetes o bombas que proyecten luces rojas, y al menos una luz de bengala roja con paracaídas
 - (ii) Equipo de radio de supervivencia, que opere en VHF, dispuesto de forma que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia. El equipo será portátil, resistente al agua, no dependerá para su funcionamiento de la fuente de energía del avión y podrá ser manejado fuera del avión por personal no técnico.
- (15) Un cinturón de seguridad aprobado con un medio de cierre de metal versus metal para cada ocupante con una edad superior a los dos años.
- (16) Para aeronaves civiles pequeñas, fabricadas después del 18 de julio de 1978, tener arneses de hombro aprobados para cada asiento delantero. Cada arnés de hombro debe estar diseñado para proteger a los ocupantes de heridas serias en su cabeza cuando estos experimentan las fuerzas de inercia últimas especificadas en la Sección 23.561(b) (2) de la Parte 23. Todo arnés de hombro instalado en el lugar de cada miembro de la tripulación, debe permitirle cuando esté sentado y con cinturón de seguridad y arnés de hombro ajustado, realizar todas las funciones necesarias para operaciones de vuelo. Para los propósitos de este párrafo:

- (i) Independientemente de la fecha de obtención del Certificado Tipo, la fecha de fabricación de una aeronave es la fecha de inspección de aceptación asentada en los registros del fabricante; y
- (ii) El asiento delantero es el asiento localizado en el lugar del tripulante de vuelo o cualquier asiento a los lados de éste.

(17) Un transmisor localizador de emergencia, si es requerido por la Sección 91.207 de esta Parte.

(18) Para aviones de categoría normal, utilitaria y acrobática con una configuración de asientos, excluyendo asientos de pilotos, de 9 o menos, fabricados después del 12 de diciembre de 1985, arneses de hombro para:

(i) Cada asiento delantero orientado hacia delante y hacia atrás, que esté diseñado para prevenir el contacto de la cabeza con cualquier objeto que pueda causar daño y permitir al tripulante, cuando está sentado y con el cinturón de seguridad y arnés de hombros ajustados, realizar todas las funciones necesarias para las operaciones de vuelo.

(ii) Cada asiento adicional orientado hacia delante y hacia atrás, que esté diseñado para prevenir el contacto de la cabeza con cualquier objeto que pueda causar daño.

(19) Para helicópteros fabricados después del 16 de septiembre de 1992 los arneses de hombro para cada asiento deben cumplir los requerimientos de resistencia estática y dinámica, si fuera aplicable, especificados en la base de Certificación Tipo del helicóptero, así como también deberán:

(i) Estar combinados con el cinturón de seguridad y tener un mecanismo de liberación de un solo punto.

(ii) Permitir a cada piloto, cuando esté sentado y con el cinturón de seguridad y el arnés de hombro ajustados, realizar todas las funciones necesarias para las operaciones de vuelo, así como también, debe haber un medio para asegurar los mismos cuando no están en uso, de modo de evitar la interferencia de los mismos con la operación del helicóptero y con el egreso rápido en caso de una emergencia.

(iii) Evitar, conjuntamente con el cinturón de seguridad, que la cabeza de cada ocupante golpee contra cualquier objeto que pudiera causarle un daño.

(20) Un botiquín adecuado de primeros auxilios, situado en lugar accesible.

(21) Extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión y de los cuales, al menos uno estará ubicado:

(i) En el compartimiento de pilotos; y

(ii) En cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible al piloto o al copiloto.

(22) En el caso de hidroaviones y anfibios utilizados como hidroaviones:

(i) Un chaleco salvavidas, o dispositivo individual de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo;

(ii) Un equipo para hacer las señales acústicas prescriptas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el mar, cuando sea aplicable;

(iii) Un ancla;

(iv) Un ancla flotante, cuando se necesite para ayudar a maniobrar.

(c) Reglas de vuelo visual (VFR) nocturno: Para vuelo nocturno en zonas de tránsito de aeródromo de aeródromos habilitados para dicho tipo de vuelo (ver 91.4 (a) (3)), se requieren los siguientes equipamientos e instrumentos:

(1) Instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (b) de esta Sección.

(2) Luces de posición (navegación) aprobadas, según lo indicado en la Sección 91.209 de la presente Parte.

(3) Sobre toda aeronave civil con matrícula de la República Argentina, un sistema de luces anticollisión; rojo aviación o blanco aviación. Los sistemas de luces anticollisión inicialmente instalados después del 11 de agosto de 1971, en aeronaves para las que fue emitido o solicitado el Certificado Tipo original antes del 11 de agosto de 1971, deben tener por lo menos las luces anticollisión que cumplan los siguientes requisitos:

(i) COLOR. Cada luz anticollisión debe ser de color rojo aviación o blanco aviación y cumplir con los requerimientos de la sección 23.1397(a) de esta regulación.

(ii) INTENSIDAD DE LA LUZ. La intensidad mínima de la luz en cualquier plano vertical, medida con un filtro rojo y expresada en términos de intensidades "efectivas", debe cumplir los requerimientos del párrafo (c)(3)(iii) de ésta sección. Se debe asumir la siguiente relación:

$$I_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} I(t) dt.}{0,2 + (t_2 - t_1)}$$

donde: I_e = Intensidad Efectiva (Candelas).

$I(t)$ = Intensidad Instantánea en Función del Tiempo.

$t_2 - t_1$ = Intervalo de Tiempo entre Destellos (Segundos).

Normalmente, el valor máximo de la Intensidad Efectiva es obtenido cuando t_2 y t_1 son escogidos de forma tal que la Intensidad Efectiva sea igual a la Intensidad Instantánea en los instantes t_2 y t_1 .

(iii) INTENSIDADES EFECTIVAS MÍNIMAS PARA LAS LUCES ANTICOLISIÓN. La Intensidad Efectiva de cada luz anticollisión debe ser igual o exceder los valores correspondientes de la siguiente tabla:

ANGULO POR ENCIMA O POR DEBAJO DEL PLANO HORIZONTAL	INTENSIDAD EFECTIVA (candelas)
0° a 5°	100
5° a 10°	60
10° a 20°	20
20° a 30°	10

En el caso de una falla de cualquier luz del sistema de luces anticollisión, la operación de la aeronave puede continuar hasta un lugar donde la reparación o el reemplazo puedan ser hechos.

- (4) Un faro de aterrizaje eléctrico.
- (5) Una adecuada reserva de energía eléctrica para todo equipamiento de radio y equipamiento eléctrico instalado.
- (6) Un juego de fusibles de repuesto, o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que se encuentren accesibles al piloto durante el vuelo.
- (7) Iluminación para todos los instrumentos de vuelo y equipos que sean esenciales para la operación del avión.
- (8) Luces en todos los compartimientos de pasajeros.
- (9) Una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.
- (10) Un indicador giroscópico de virajes.

(d) Reglas de vuelo por instrumentos (IFR): Para el vuelo IFR se requieren los siguientes instrumentos y equipamientos:

- (1) Instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (b) de esta Sección, y para vuelo nocturno, el instrumental y equipamiento especificado en el párrafo (c) de esta Sección.
- (2) Un sistema de radio comunicación que permita mantener una comunicación en ambos sentidos con las estaciones aeronáuticas en las frecuencias que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente y el equipamiento apropiado de navegación para las estaciones de tierra a ser utilizadas (VHF y HF).
- (3) Un cronógrafo.
- (4) Indicador giroscópico de velocidad de giro, excepto en las siguientes aeronaves:
 - (i) Aviones con un tercer instrumento indicador de actitud que pueda medir todas las actitudes de vuelo a través de 360° de cabeceo y rolido y esté instalado de acuerdo con la Sección 121.305 (j) de la Parte 121; y
 - (ii) Helicópteros con un tercer instrumento indicador de actitud que pueda medir actitudes de vuelo entre $\pm 80^\circ$ de cabeceo y $\pm 120^\circ$ de rolido, esté instalado de acuerdo con la Sección 29.1303 (g) de la Parte 29.
- (5) Un Baroaltímetro sensitivo.
- (6) Un generador o alternador de adecuada capacidad.
- (7) Un Indicador de viraje y de inclinación lateral.
- (8) Indicador giroscópico de inclinación lateral y cabeceo. (Horizonte artificial)
- (9) Indicador giroscópico de dirección (girodireccional o equivalente).

NOTA: los requerimientos de: *indicador de viraje y de inclinación lateral, indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial), e indicador de rumbo (giróscopo direccional), podrían satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se conserven las garantías de que no ocurra una falla total, inherente a los tres instrumentos por separado.*

- (10) Medios para comprobar si es adecuada la fuente de energía que suministra energía a los instrumentos giroscópicos.
- (11) Un equipamiento aprobado de medición de distancia (DME).
- (12) Un dispositivo que indique, en el compartimiento de la tripulación de vuelo, la temperatura exterior.
- (13) Un sistema indicador de la velocidad relativa con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo.
- (14) Un equipo VOR.
- (15) Un equipo ADF o equipo GNSS.
- (16) Para los vuelos en que se proyecte aterrizar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), el avión dispondrá de equipo que permita recibir las señales que sirvan de guía hasta un punto desde el cual pueda efectuarse un aterrizaje visual (ILS).

(e) Reglas de vuelo visual dentro del espacio aéreo controlado (VFR controlado): Para vuelos VFR controlados dentro del espacio aéreo controlado, se requieren los siguientes equipamientos e instrumentos:

(1) Si el vuelo controlado es VFR – diurno, instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (b) de esta Sección; si el vuelo controlado es VFR – nocturno, instrumentos y equipamientos especificados en el párrafo (c) de esta Sección.

- ➔ (2) Un equipo VOR.
 (3) Un equipo DME.
 (4) Un variómetro.
 (5) Un equipo ADF o equipo GNSS.
 (6) Un sistema de radio comunicación que permita mantener una comunicación en ambos sentidos, en cualquier momento durante el vuelo con aquellas estaciones aeronáuticas en las frecuencias que prescriba la Autoridad Aeronáutica competente y el equipamiento apropiado de navegación para las estaciones de tierra a ser utilizadas (VHF y HF).
 (7) Un dispositivo que indique, en el compartimiento de la tripulación de vuelo, la temperatura exterior.

➔ **NOTA:** *Para aquellas aeronaves que no reúnan los requisitos de equipo VOR, DME y ADF; ver párrafo (h) de esta Sección.*

☞ **(f)** Operaciones de aproximación Categoría II: Salvo las operaciones conducidas por los poseedores de un certificado emitido bajo la Parte 121 o la Parte 135 ya que estos se rigen por los requerimientos establecidos en las respectivas Partes, para operaciones de Categoría II se requiere el instrumental y equipamiento especificados en el párrafo (d) de esta Sección y en el Apéndice A de esta Parte.

☞ **(g)** Operaciones de aproximación Categoría III: Salvo las operaciones conducidas por los poseedores de un certificado emitido bajo la Parte 121 o la Parte 135 ya que estos se rigen por los requerimientos establecidos en las respectivas Partes, para operaciones de Categoría III se requiere el instrumental y equipamiento especificados en el párrafo (d) de esta Sección.



- ➔ **(h)** Los vuelos VFR que no reúnan los requisitos de equipo VOR, DME y ADF especificados en el párrafo (e) de esta Sección, podrán operar en los circuitos de tránsito, Zona de Tránsito de Aeródromo y zonas de control (CTR) cuyos espacios aéreos correspondan a las clases C o D, bajo las siguientes condiciones:
 (1) la altura máxima de operación dentro de dichos espacios aéreos será de 1000 pies sobre el terreno;
 (2) el piloto deberá poseer como mínimo la Habilitación de Vuelo VFR Controlado;
 (3) la operación se limitará a entradas o salidas de los aeródromos.

NOTA: *Este inciso no es aplicable a los vuelos VFR Especiales, aeróstatos, planeadores ni aeronaves ultralivianas motorizadas (ULM), dado que los mismos están sujetos a normativas particulares según el caso.*

91.206 Reservado

91.207 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)

(a) Excepto por lo previsto en los párrafos (b), (g) e (i) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil en la Republica Argentina de matrícula nacional, a menos que tenga instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT) en 406 y 121.5 MHz, que:

- (1) Esté en condiciones operativas
 (2) Cumpla con los requerimientos aplicables de la Orden Técnica Estándar OTE-C126 y OTE-C91a.
 (3) Sea un modelo aprobado por COSPAS-SARSAT y
 (4) Su código de 15 dígitos hexadecimales haya sido registrado en el Registro Técnico de Radiobalizas de Localización de Emergencia.

(b) No obstante lo expresado en el párrafo (a) de esta sección una persona puede operar una aeronave hasta el 1 de enero de 2010, sin tener instalado el control remoto del transmisor localizador de emergencia automático (ELT) requerido por la Orden Técnica Estándar OTE-C126.

(c) Cada transmisor localizador de emergencia automático requerido por el párrafo (a) de esta sección, debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor sea mínima, en el caso de impacto. Además, en el caso de aviones, el ELT fijo o removible debe ser colocado lo más atrás posible.

(d) Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia automático (ELT) requerido en el

párrafo (a) de esta sección deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando:

- (1) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo acumulado de más de (1) una hora, o
- (2) Ha vencido el 50% de su vida útil (o, para baterías recargables, el 50% de su vida útil de carga), de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor en su aprobación.

(e) La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado en el registro de mantenimiento de la aeronave. El párrafo (d)(2) de esta Sección, no se aplica a las baterías (tales como las activadas por agua) que no son esencialmente afectadas durante los probables intervalos de almacenaje.

(f) Cada transmisor localizador de emergencia requerido por el párrafo (a) de esta sección debe ser inspeccionado dentro de los 12 meses calendarios, después de la última inspección, por:

- (1) La instalación propiamente dicha;
- (2) Corrosión de la batería;
- (3) Operación de los controles y sensores de impacto; y
- (4) La presencia de la suficiente radiación de la señal desde la antena.

(g) No obstante el párrafo (a) de esta Sección, una persona puede:

- (1) Trasladar en vuelo una aeronave adquirida recientemente desde el lugar donde se toma posesión de la misma a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia.
- (2) Trasladar en vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no pueden hacerse hasta un lugar donde sí puedan ser realizados.

(h) Ninguna persona distinta a las requeridas como tripulación, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada en Ferry bajo los términos del párrafo (g) de esta Sección.

(i) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a:

- (1) Planeadores, motoplaneadores y globos libres tripulados;
- (2) Las aeronaves construidas por aficionados y las construidas a partir de kits;
- (3) Las aeronaves matriculadas en otro país, a menos que operen bajo las Partes 121 y 135;
- (4) Ultralivianos;
- (5) Las aeronaves, afectadas a operaciones de entrenamiento dentro de un radio de 90 Km (50 millas aeronáuticas) del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado;
- (6) Las aeronaves, afectadas a operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo;
- (7) Las aeronaves nuevas afectadas a operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega;
- (8) Las aeronaves afectadas a operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas u otras sustancias para propósitos agrícolas;
- (9) Las aeronaves certificadas por la Autoridad Aeronáutica para propósitos de investigación y desarrollo;
- (10) Las aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimientos de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudios de mercado;

(j) Siempre que un transmisor localizador de emergencia haya sido temporariamente removido de una aeronave para inspección, reparación, modificación o reemplazo, deberá:

- (1) Asentarse en los Registros de Mantenimiento: la fecha de remoción, marca, modelo, N° de serie del ELT y la razón por la que ha sido removido el transmisor,
- (2) Ser instalada una placa diciendo "**ELT (Localizador de Emergencia) no instalado**" a plena vista del piloto.
- (3) Llevar, en reemplazo del equipo removido, UN (1) ELT de cualquier tipo que cumpla con las condiciones del párrafo (a) de esta Sección.

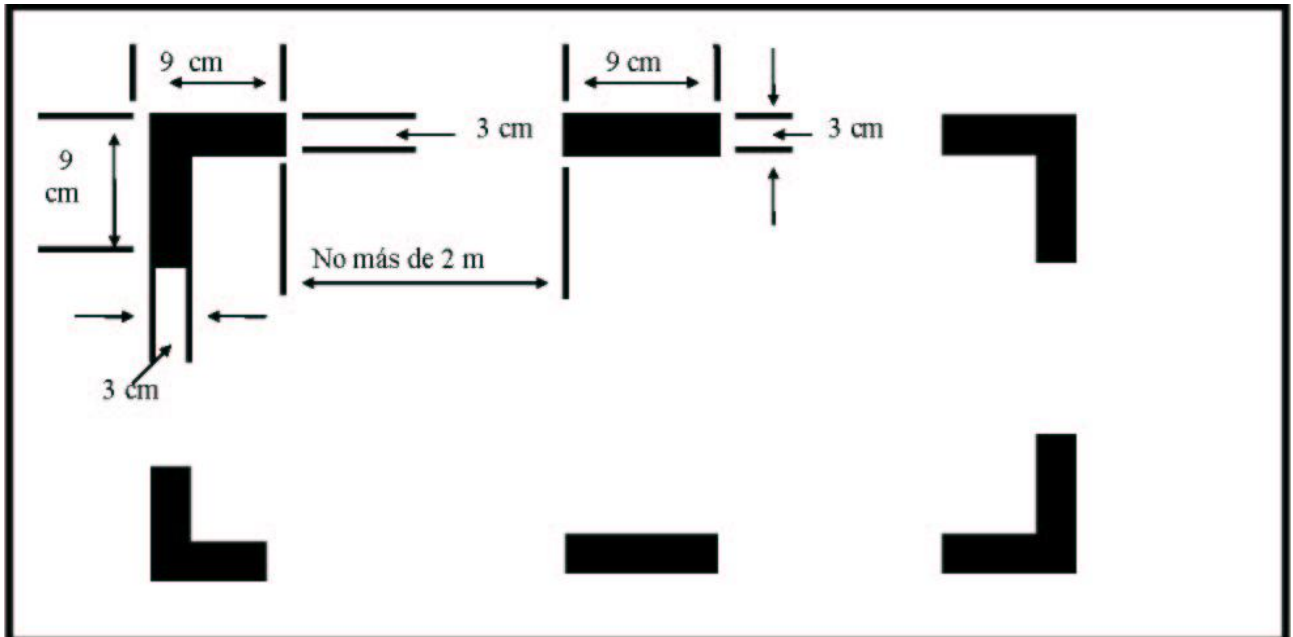
(k) Ninguna persona puede operar la aeronave más de 90 días después de que el ELT ha sido inicialmente removido de la aeronave.

91.208 Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje

(a) En caso que la aeronave posea áreas adecuadas del fuselaje para que penetren las brigadas de salvamento en caso de emergencia, tales áreas se marcarán como se indica a continuación. El color de las marcas será rojo o amarillo, y, de ser necesario, se bordearán en blanco para que contrasten el fondo.

(b) Si los señalamientos de los ángulos se hallan a más de dos metros de distancia, se insertarán líneas in-

termedias de 9 cm. por 3 cm. de forma que la separación entre señales adyacentes no sea mayor de dos metros.



91.209 Luces de aeronaves

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (e) de ésta sección, ninguna persona puede, durante el período desde la puesta hasta la salida del sol, en condiciones de mala visibilidad o durante cualquier otro período que lo requiera el Control de Tránsito Aéreo:

(1) Operar una aeronave a menos que tenga encendidas:

(i) Las luces anticollisión de acuerdo a la sección 91.205 (c)(3) cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave;

(ii) Las luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se encenderán otras luces, si éstas pudieran confundirse con las luces antes mencionadas.

(2) Operar una aeronave en el área de movimiento de un aeropuerto a menos que tenga encendidas:

(i) Las luces de navegación y no se encenderán otras luces, si éstas pudieran confundirse con las luces antes mencionadas y

(ii) Luces que indiquen las extremidades de su estructura, a menos que se encuentre parada y debidamente iluminada por otro medio

(iii) Luces que destaquen la presencia de la misma y

(iv) Luces que indiquen que sus motores se encuentran en funcionamiento cuando éste sea el caso.

(3) Operar una aeronave en el agua a menos que la misma posea encendidas las luces requeridas en el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el mar y que se encuentran detalladas en el Apéndice L de esta Parte 91. Si fuera imposible su cumplimiento, las luces deberán poseer, en ese caso, las características y encontrarse ubicadas en una forma lo más parecida posible a aquellas requeridas por el mencionado Reglamento.

(b) Si las luces de navegación a que se hace referencia en el párrafo (a)(1)(ii) de esta Sección, están convenientemente situadas en la aeronave también podrán satisfacer los requisitos del párrafo (a)(2)(ii) de la misma. Las luces rojas anticollisión, instaladas para satisfacer los requisitos del párrafo (a)(1)(i) de esta Sección, podrán satisfacer los requisitos de los párrafos (a)(2)(iii) y (a)(2)(iv) de la misma, siempre que no causen deslumbramiento perjudicial a los observadores.

(c) Otros períodos de aplicación de las luces de las aeronaves en vuelo. Todas las aeronaves en vuelo que estén dotadas de las luces anticollisión necesarias para satisfacer el requisito estipulado en el párrafo (a)(1)(i) de esta Sección, también llevarán encendidas dichas luces fuera del período especificado en el párrafo (a) de esta Sección.

(d) Otros períodos de aplicación de las luces de las aeronaves en el área de movimiento. Todas las aeronaves también llevarán encendidas dichas luces fuera del período especificado en el párrafo (a)(2) de esta Sección cuando:

(1) Operen en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces anticollisión necesarias para satisfacer el requisito del párrafo (a)(2)(iii) de esta Sección, o

(2) Se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces necesarias para satisfacer el requisito del párrafo (a)(2)(iv) de esta Sección

(e) Excepción: Los pilotos podrán apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo requerida para satisfacer los requisitos prescritos en los párrafos (a) y (b) precedentes, si es seguro o probable que:

(1) Afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones; o

(2) Expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

(f) Luces estroboscópicas: Todas las aeronaves que estén dotadas de luces estroboscópicas adicionales a las luces anticollisión, podrán usarlas exclusivamente durante el vuelo o la permanencia en el área de aterrizaje.

(g) En el contexto de los párrafos anteriores se entiende que una aeronave está operando cuando está efectuando el rodaje, o siendo remolcada, o cuando se ha detenido temporalmente durante el curso del rodaje o en el acto de ser remolcada.

91.211 Oxígeno suplementario

(a) El piloto al mando se asegurará de que se lleve suficiente cantidad de oxígeno respirable, para suministrarlo a miembros de la tripulación y pasajeros, para todos los vuelos a altitudes en que la falta de oxígeno podría resultar en una disminución de las facultades de los miembros de la tripulación o en un efecto perjudicial para los pasajeros.

(b) No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo:

(1) A todos los tripulantes y por lo menos al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa;

(2) A toda la tripulación y a todos los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.

(c) No se iniciarán vuelos con aeronaves con cabina presurizada a menos que, estas lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo el período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa o cuando sea superior a 376 hPa, y no se pueda descender de manera segura en 4 minutos a una altitud en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros.

(d) Todos los miembros de la tripulación que cumplan funciones esenciales para la operación segura de la aeronave en vuelo, deberán utilizar continuamente oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se haya considerado su suministro, según (b) de esta Sección.

(e) Todos los miembros de la tripulación de vuelo de aviones con cabina a presión que vuelen a una altitud a la cual la presión atmosférica sea inferior a 376 Hpa, deberán tener a su disposición, en el puesto que en que prestan servicio de vuelo, una máscara del tipo de colocación rápida, en condiciones de suministrar oxígeno a voluntad.

(f) Considerando la atmósfera tipo, y a los fines de la presente Sección, se definen las siguientes altitudes en correspondencia con los valores de presión absoluta que se indican en los párrafos (b) y (c) de esta Sección:

Presión absoluta	Pies	Metros
700 hPa	10.000	3.048
620 hPa	13.000	3.962
376 hPa	25.000	7.620

91.213 Instrumentos y equipos inoperativos

(a) Excepto en las condiciones del párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos instalados inoperativos, a menos que cumplan las siguientes condiciones:

(1) Que exista una Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) para dicha aeronave, aprobada por la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Que la aeronave tenga a bordo la autorización, extendida por la Autoridad Aeronáutica competente, autorizando la operación de la aeronave bajo una Lista de Equipamiento Mínimo. La autorización puede ser obtenida mediante un requerimiento escrito del poseedor del certificado de aeronavegabilidad. La Lista de Equipamiento Mínimo y la Autorización, constituyen para la aeronave un Certificado Tipo Suplementario.

(i) El Listado de Equipamiento Mínimo aprobado debe:

(A) Ser preparado de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección.

(B) Disponer sobre el tipo de operación de la aeronave, limitada en razón del instrumental y equipamiento en condición inoperable.

(ii) Los registros de la aeronave disponibles para el piloto deben incluir una anotación describiendo los instrumentos y equipos inoperativos.

(iii) La Lista de Equipamiento Mínimo aprobada debe:

(A) Estar preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el párrafo (b) de esta Sección.

(B) Permitir la operación del avión con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa.

(iv) Deben estar disponibles para el piloto registros que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos como así también la información requerida en el párrafo (d) (3) (ii) de esta Sección.

(v) Que la aeronave sea operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Los siguientes instrumentos y equipos no pueden ser incluidos dentro de una MEL:

(1) Instrumentos y equipos que han sido, ya sea en forma específica o de alguna otra manera, exigidos por los requerimientos de aeronavegabilidad bajo los cuales la aeronave ha obtenido su Certificado Tipo y que sean esenciales para una operación segura bajo todas las condiciones operativas.

(2) Instrumentos y equipos exigidos por una Directiva de Aeronavegabilidad que estén en condición operativa a menos que la Directiva de Aeronavegabilidad (DA) prevea otra cosa.

(3) Instrumentos y equipamiento requeridos para operaciones específicas bajo esta Parte.

(c) Una persona autorizada a usar una Lista de Equipamiento Mínimo para una aeronave específica, emitida bajo las Partes 121 ó 135, puede utilizar esa Lista de Equipamiento Mínimo en conexión con las operaciones conducidas con esa aeronave bajo esta Parte, sin requerimientos de aprobación adicionales.

(d) Excepto para operaciones conducidas de acuerdo con los párrafos (a) o (c) de esta Sección, una persona puede realizar la operación de despegue de una aeronave en las operaciones conducidas bajo esta Parte con equipamiento e instrumentos inoperativos sin la Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) aprobada, previendo:

(1) Que la operación de vuelo sea conducida en:

(i) Helicópteros, aviones no potenciados por turbinas, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales no ha sido desarrollada una Lista Maestra de Equipamiento Mínimo; o

(ii) Helicópteros pequeños, aviones pequeños no potenciados por turbinas, planeadores o aeronaves más ligeras que el aire para las cuales ha sido desarrollada una Lista Maestra de Equipamiento Mínimo.

(2) Que los instrumentos y equipamientos inoperativos no:

(i) Son parte de los instrumentos y equipamiento para VFR diurno requeridos durante la Certificación Tipo de acuerdo con las regulaciones de aeronavegabilidad aplicables bajo las cuales la aeronave obtuvo su Certificado Tipo.

(ii) Son requeridos en la Lista de Equipos de la aeronave, o en la "Kinds of Operations Equipment List" para el tipo de operación de vuelo que está siendo realizada.

(iii) Son requeridos por la Sección 91.205 o por cualquier otra regla de esta Parte para la clase específica de operación de vuelo que está siendo realizada; o

(iv) Deban estar operativos por requerimiento de una Directiva de Aeronavegabilidad; y

(3) Que los instrumentos y equipamientos inoperativos están:


(i) Removidos de la aeronave, la cabina de mando posee colocadas las placas correspondientes y los registros de mantenimiento fueron asentados de acuerdo con la Sección 43.9 de la Parte 43; o

(ii) Desactivados y con placas que indiquen "INOPERATIVO". Si la desactivación del instrumento o equipo inoperativo involucra mantenimiento, éste debe ser cumplido y asentado de acuerdo con la Parte 43; y

(4) Una aeronave con equipo o instrumentos inoperativos según se lo indica en el párrafo (d) de esta se considera que ha sido alterada de forma adecuada y aceptable, por la Autoridad Aeronáutica competente.

(e) Sin oponerse a ninguna otra previsión de esta Sección, una aeronave con instrumentos o equipamientos inoperativos puede ser operada bajo un Permiso Especial de Vuelo emitido de acuerdo con las Secciones 21.197 y 21.199 de la Parte 21.

91.215 Equipamiento y uso de ATC Transponder e informador de altitud

 (a) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave en el espacio aéreo de la República Argentina conforme lo establece la Sección 91.1 de esta Parte, por encima de los 3000 pies de altura, a menos que posea un equipo ATC transponder de a bordo de notificación de la altitud de presión que cumpla con los requerimientos de performance y de medioambiente de la OTE-C74c (Modo C) o una clase apropiada de la OTE – C112 (Modo S) cuando tenga instalado un ACAS / TCAS según la Sección 91.221 de esta Parte.

(b) El equipamiento requerido en el párrafo (a) precedente, debe cumplir con el mantenimiento exigido en la Sección 91.413 de esta Parte y ser utilizado obligatoriamente por todas las aeronaves dentro de los espacios aéreos en los cuales los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina brinden servicio de control utilizando los Sistemas de vigilancia ATS (radar).

NOTA: Los espacios aéreos referidos en esta Sección se encuentran especificados en la *Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina en su Parte ENR 2.1.*

(c) Además de lo exigido en (b) de esta sección, todas las aeronaves que realicen vuelos en el espacio aéreo de jurisdicción de la República Argentina por encima de 3.000 pies de altura y que tengan su ATC transponder en servicio operativo, deberán operarlo en forma continua en Modo "C", con el código asignado por el Servicio de Control de Tránsito Aéreo o, si no fuera posible, en Modo A, código 2000, a fin de posibilitar la activación de los sistemas anticollisión de a bordo de las aeronaves que lo dispongan.

(d) Las aeronaves exclusivamente habilitadas para trabajo aéreo en la especialidad aeroaplicación, las afectadas a escuelas de vuelo (mientras sean utilizadas en instrucción de vuelo) y los planeadores no necesitan cumplir con el párrafo (a) de esta Sección. Las aeronaves que realizan operaciones de acuerdo con las Partes 121 y 135 de estas regulaciones deberán cumplir con los requerimientos establecidos en dichas Partes.

91.217 Correspondencia entre los datos de altitud medidos con altímetro aneroide y comunicados automáticamente, y la referencia de altitud del piloto

(a) Ninguna persona puede operar un equipo de información automático de medición de altitud de presión asociado con una radiobaliza de radar / transpondedor:

(1) Cuando el control de tránsito aéreo le hubiera indicado que dicho equipo sea desactivado.

(2) A menos que, en el momento de ser instalado, dicho equipo haya sido controlado y calibrado para transmitir los correspondientes datos de altitud con un error de 37m (125 pies) (sobre la base de una probabilidad del 95%) a partir del datum (nivel de referencia) indicado o calibrado del altímetro que se usa normalmente para mantener la altitud de vuelo, y habiendo sido dicho altímetro calibrado a una presión de referencia de 1013.25 HPa (760 mm / 29,92 pulgadas de mercurio), para altitudes desde el nivel del mar hasta la máxima operativa de la aeronave; o

(3) A menos que el altímetro y digitalizadores en ese equipamiento, cumplan los estándares establecidos en el OTE-C10b y el OTE-C88 respectivamente.

91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aviones civiles propulsados por turboreactores

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede operar un avión civil de matrícula Argentina (o de matrícula extranjera operando con un Certificado de Aeronavegabilidad que ha sido convalidado en la República Argentina por medio de una Nota de Convalidación), propulsado con turboreactores, a menos que esa aeronave esté equipada con un sistema o dispositivo aprobado de alerta de altitud que esté en condición operativa y cumpla con los requerimientos del párrafo (b) de esta Sección.

(b) Cada sistema o dispositivo de alerta de altitud requerido por el párrafo (a) de esta Sección, debe ser capaz de:

- (1) Alertar al piloto de:
- (i) La aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso) por medio de una secuencia de señales auditivas y visuales, con tiempo suficiente como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; o
 - (ii) La aproximación a una altitud preseleccionada (sea en ascenso o en descenso), por medio de una secuencia de señales visuales, con suficiente tiempo como para establecer el nivel de vuelo en esa altitud preseleccionada; y cuando se desvíe por encima o debajo de esa altitud preseleccionada, por una señal auditiva;
- (2) Proveer las señales requeridas desde el nivel del mar hasta la mayor altura operativa aprobada para el avión en el cual éste se instaló;
- (3) Preseleccionar altitudes en incrementos que estén en proporción con las altitudes a las cuales está operando la aeronave;
- (4) Ser ensayado sin equipamiento especial para determinar si las señales de alerta están operando correctamente; y
- (5) Aceptar la regulación necesaria de la presión barométrica si el sistema o dispositivo opera por presión barométrica. Sin embargo, para operaciones por debajo de 1000 m (3000 pies) sobre el nivel de tierra (AGL), el sistema o dispositivo sólo debe proveer una señal, visual o auditiva, para cumplir con este párrafo. Puede ser incluido un radioaltímetro para proveer la señal si el explotador tiene un procedimiento aprobado de su uso para determinar DH o MDA, lo que corresponda (DH = Decisión Height = altura de decisión, MDA = Minimum Descent Altitude = Altitud Mínima de Descenso).
- (c)** Cada explotador a quien se aplique esta Sección debe establecer y asignar procedimientos para el uso del sistema o dispositivo de alerta de altitud, y cada miembro de la tripulación debe cumplir con aquellos procedimientos asignados a él.

(d) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a la operación de aviones que posean Certificado Experimental, o a la operación de una aeronave para los siguientes propósitos:

- (1) Traslado de un avión adquirido recientemente desde el lugar donde se toma posesión, hasta un lugar donde sea instalado el dispositivo o sistema de alerta.
- (2) Continuar un vuelo como se planteó originalmente, si el dispositivo o el sistema de alerta de altitud se torna inoperativo luego del despegue del avión; no obstante, el vuelo no puede proseguir desde un lugar donde pueda hacerse la reparación o reemplazo, para solucionar el problema.
- (3) Transportar el avión con el sistema o dispositivo de alerta inoperativo desde un lugar donde la reparación o reemplazo no pueda ser hecho, hasta un lugar donde sí pueda hacerse.
- (4) Conducir un vuelo de prueba de aeronavegabilidad del avión.
- (5) Transportar un avión hacia un lugar fuera de la República Argentina con el propósito de matricularlo en un país extranjero.
- (6) Llevar a cabo una demostración de la operación del avión con el propósito de venta.
- (7) Entrenamiento de tripulaciones de vuelo extranjeras en la operación del avión previo al traslado a un lugar fuera de la República Argentina con el propósito de su matriculación en un país extranjero.

91.221 Equipamiento del sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS /TCAS)

(a) Todo Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión instalado en una aeronave civil matriculada en la República Argentina, debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) Todas las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en el cual la República Argentina brinda servicios de tránsito aéreo y estén equipadas con un sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS/TCAS) en condiciones de operación lo deben mantener encendido y operando.

→ **(c)** Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a 15000 kg. o que tenga una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos excluyendo todo asiento de piloto, a menos que esté equipada con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II / TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado que cumpla con los requerimientos de la OTE- C 119.

→ **(d)** Después del 1º de diciembre de 2014, ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 Kg. o que tenga una configuración máxima aprobada de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluido cualquier asiento de piloto, a menos que esté equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II/TCAS II (versión 7.0 o superior) aprobado, que cumpla con los requerimientos de la OTE – C 119.

- ➔ (e) El Manual de Vuelo debe contener la siguiente información sobre el sistema ACAS/TCAS requerido por esta Subparte:
- (1) Procedimientos apropiados para:
 - (i) El uso del equipamiento; y
 - (ii) Acciones apropiadas de la tripulación de vuelo respecto de la operación del equipo.
 - (2) Una descripción de todas las fuentes de entrada que tienen que estar operativas para que el TCAS funcione adecuadamente.

91.223 Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (GPWS/TAWS)

(a) Excepto lo prescrito en el párrafo (b) de esta sección, todos los aviones matriculados en la República Argentina, con motores potenciados a turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a 15000 Kg. o con una configuración de más de 30 asientos de pasajeros, deberán estar equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno.

(b) A partir del 01 de enero de 2007, todos los aviones matriculados en la República Argentina, con motores potenciados a turbina, con una configuración de 10 o más asientos de pasajeros, estarán equipados con un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS), que como mínimo cumpla los requerimientos para Clase B, en la Orden Técnica Estándar OTE-C151.

(c) A partir del 31 de diciembre de 2010, todos los aviones matriculados en la República Argentina, con motores potenciados a turbina, con una configuración de 6 o más asientos de pasajeros, estarán equipados con un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS), que como mínimo cumpla los requerimientos para Clase B, en la Orden Técnica Estándar OTE-C151.

(d) Para el sistema de advertencia y de aviso de proximidad del terreno requerido por esta Sección, el Manual de Vuelo del deberá contener procedimientos apropiados para:

- (1) El uso del equipamiento;
- (2) Una reacción apropiada de la tripulación en respuesta a alarmas visuales y sonoras del Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (TAWS).

(e) Ninguna persona puede desactivar un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno requerido por esta Regulación, excepto en conformidad con el procedimiento contenido en el Manual de Vuelo del avión.

(f) Siempre que un Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno requerido por esta Sección sea desactivado, deberá realizarse una anotación en el registro de mantenimiento del avión que incluya la fecha y hora de la desactivación.

(g) Excepciones. Los párrafos (a), (b) y (c) de esta Sección no se aplican a:

- (1) Operaciones de paracaidismo cuando son llevadas a cabo enteramente dentro de un radio de 50 millas náuticas del aeropuerto desde el cual se iniciaran dichas operaciones de vuelo locales.
- (2) Operaciones de combate de incendios.
- (3) Operaciones de vuelo cuando está involucrada la aeroaplicación de sustancias químicas u otras.

➔ **91.225 Indicador de radiación para todas las aeronaves que operen por encima de los 49.000 pies.**

(a) Ninguna persona podrá operar una aeronave a altitudes superiores a los 49.000 pies a menos que la misma posea instalado un equipamiento que permita medir e indicar continuamente:

- (1) La dosis total de radiación cósmica a que esté sometida la aeronave (es decir, el conjunto de la radiación ionizante y de la radiación de neutrones de origen solar y galáctico); y
- (2) La dosis acumulativa en cada vuelo.

(b) El explotador deberá conservar los registros de la información requerida en el párrafo anterior durante un periodo de doce (12) meses.

(c) El dispositivo de radiación de este equipo deberá:

- (1) Ser fácilmente visible para un miembro de la tripulación de vuelo, y
- (2) Calibrarse según las normas establecidas por la autoridad competente

CRFA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

SUBPARTE D - OPERACIONES DE VUELO ESPECIALES

Secc.	Título
91.301	Reservado.
91.303	Vuelo acrobático.
91.305	Áreas de vuelo de prueba.
91.307	Paracaídas y paracaidismo.
91.309	Remolque de planeadores.
91.311	Remolques distintos a los de la Sección 91.309.
91.313	Aeronaves civiles en Categoría Restringida: limitaciones de operación.
91.315	Aeronaves civiles Categoría Limitada: limitaciones de operación.
91.317	Aeronaves civiles certificadas provisoriamente: limitaciones de operación.
91.319	Aeronaves con Certificado Experimental: limitaciones de operación.
91.321	Reservado.
91.323	Reservado.
91.325	Aeronaves de Categoría Primaria: limitaciones de operación.
91.326	al 91.399 Reservado.

91.301 Reservado

91.303 Vuelo acrobático

(a) Ninguna persona podrá utilizar una aeronave para realizar vuelos acrobáticos que constituyan peligro para el tránsito aéreo, o para las personas o bienes propios y ajenos.

(b) Prevención de daños: Ninguna persona podrá utilizar una aeronave para realizar vuelos acrobáticos sobre aglomeraciones de edificios, en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre, a menos que se obtenga el correspondiente permiso de la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Otras limitaciones: Sin autorización especial, no pueden efectuarse vuelos acrobáticos:

- (1) A menos de 600 metros (2000 pies) de altura sobre el obstáculo más elevado situado en la superficie terrestre.
- (2) En condiciones meteorológicas que no sean absolutamente visuales (VMC).
- (3) Dentro de espacios aéreos controlados.

(d) Para el propósito de esta Sección, un vuelo acrobático significa toda maniobra intencional que involucre un cambio abrupto en la actitud de la aeronave, una actitud o aceleración anormales de la misma, no necesarias para un vuelo normal.

91.305 Áreas de vuelo de prueba

Ninguna persona puede efectuar un vuelo de prueba en una aeronave, excepto sobre aguas abiertas, o sobre áreas no densamente pobladas, que tengan tránsito aéreo reducido.

91.307 Paracaídas y paracaidismo

(a) Excepto en casos de emergencia, el descenso en paracaídas, deberá contar con la autorización pertinente y ajustarse a las condiciones prescriptas por la Autoridad Aeronáutica competente.

(b) Ningún piloto de una aeronave civil puede llevar un paracaídas para su uso en caso de emergencia de la aeronave, a menos que sea de un tipo aprobado, y

- (1) Si es del tipo asiento (velamen en espalda), haya sido plegado por un plegador certificado o un instructor de paracaidismo habilitado, adecuadamente calificados dentro de los 120 (ciento veinte) días precedentes; o
- (2) Si es de algún otro tipo, haya sido plegado por un plegador certificado o un instructor de paracaidismo habilitado, adecuadamente calificado;

- (i) Dentro de los 120 (ciento veinte) días precedentes si el velamen, cuerdas, y arneses, están compuestos exclusivamente de nylon, o rayón, u otra fibra sintética similar; o material que posea una sólida resistencia al daño por moho u otros hongos, o agentes descomponedores que se propagan en ambientes húmedos; o
 - (ii) Dentro de los 60 (sesenta) días precedentes, si cualquier parte del paracaídas está compuesta por seda u otra fibra natural o materiales no especificados en el párrafo (b) (2) (i) de esta Sección.
 - (3) Haya sido inspeccionado dentro de los 12 (doce) meses calendarios precedentes por un plegador certificado o instructor de paracaidismo adecuadamente calificado, y se mantenga actualizado el registro correspondiente.
- (c) Excepto en una emergencia, ningún piloto al mando puede permitir que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave dentro de la República Argentina; excepto en concordancia con la Parte 105 de estas regulaciones.
- (d) A menos que cada ocupante de una aeronave use un paracaídas aprobado, ningún piloto de una aeronave civil transportando personas (distintas a la de la tripulación) puede ejecutar cualquier maniobra intencional que exceda:
- (1) En inclinación, los 60° respecto del horizonte.
 - (2) En cabeceo, más de 30° (nariz arriba o nariz abajo) respecto del horizonte.
- (e) El párrafo (d) de esta Sección no es aplicable a:
- (1) Vuelos de inspección para la habilitación o evaluación de pilotos.
 - (2) Tirabuzones u otras maniobras de vuelo requeridas por las regulaciones para habilitación o evaluación, cuando están realizados por un instructor de vuelo habilitado.
- (f) Para el propósito de esta Sección, "Paracaídas aprobados" significa:
- (1) Un paracaídas fabricado según un certificado tipo u orden técnica estándar (OTE C-23); o
 - (2) Un paracaídas militar personal, identificado según las normas militares, un número de orden, o cualquier designación o número de especificación militar.

91.309 Remolque de planeadores


- (a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil remolcando a un planeador, a menos que:
- (1) El piloto al mando de la aeronave remolcadora esté calificado y autorizado según la Parte 61 de estas RAAC.
 - (2) La aeronave de remolque esté equipada con un gancho de remolque aprobado e instalado de una manera aprobada por la Autoridad Aeronáutica competente.
 - (3) La soga/cable de remolque utilizada tenga una resistencia a la rotura no menor del 80% del peso máximo operativo certificado del planeador y no mayor que el doble de dicho peso operativo. Sin embargo, la soga/cable de remolque, puede tener una resistencia a la rotura mayor de 2 veces el peso máximo operativo certificado si:
 - (i) Tiene instalado un fusible de seguridad en el punto de amarre de la soga/cable de remolque al planeador, con una resistencia a la rotura no menor del 80% del peso máximo operativo certificado del planeador, y no mayor que el doble de dicho peso; y
 - (ii) Tiene instalado un fusible de seguridad en el punto de amarre de la soga/cable de remolque a la aeronave remolcadora con una resistencia a la rotura mayor, pero no más que el 25% más grande que el correspondiente al fusible instalado en el otro extremo de la línea, en el planeador, no debiendo ser en ningún caso superior al doble del peso máximo operativo certificado del planeador.
 - (4) Antes de conducir una operación de remolque dentro de una zona de control, o antes de realizar cada vuelo de remolque dentro de la misma, el piloto al mando debe notificar al control de tránsito aéreo de jurisdicción, si esto es requerido por el mismo.
 - (5) Los pilotos de la aeronave remolcadora y del planeador deben acordar sobre un plan general de acción incluyendo: señal de despegue y liberación, y velocidades y procedimientos de emergencia para cada piloto.
- (b) Ningún piloto de aeronave civil puede soltar intencionalmente la soga de remolque después de liberar el planeador, de modo tal que pueda dañar o poner en peligro la vida o propiedades de terceros.

91.311 Remolques distintos a los de la Sección 91.309

Ningún piloto de un avión civil puede remolcar cualquier objeto con ese avión (distintos a aquellos de la Sección 91.309 de esta Parte) excepto que esté de acuerdo con los términos del Certificado de Permiso emitido por la Autoridad Aeronáutica competente.

91.313 Aeronaves civiles en Categoría Restringida: limitaciones de operación

- (a)** Ninguna persona puede operar una aeronave de Categoría Restringida;
- (1) Para un fin que no sea aquel propósito especial para el cual la aeronave está certificada.
 - (2) En una operación distinta a aquella que sea necesaria para cumplir con el trabajo o actividad directamente asociada con ese propósito especial.
- (b)** Para el propósito del párrafo (a), la operación de una aeronave civil de Categoría Restringida para proveer entrenamiento a tripulaciones de vuelo en una operación de propósito especial para la cual la aeronave está certificada, es considerada como una operación para dicho propósito especial.
- (c)** Ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Restringida transportando personas o propiedades por retribución o alquiler. Para el propósito de este párrafo, una operación de propósito especial involucrando el transporte de personas o materiales necesarios para el cumplimiento de esa operación, como ser: rociado, siembra, espolvoreo, remolque de carteles (incluyendo transporte de personas o materiales al lugar de aquella operación), y la operación de entrenamiento de vuelo de la tripulación para el propósito especial requerido, no se considera transporte de personas o propiedades por retribución o alquiler.
- (d)** Ninguna persona puede volar en una aeronave civil de categoría restringida, a menos que esa persona:
- (1) Sea miembro de la tripulación;
 - (2) Sea miembro de la tripulación a entrenar;
 - (3) Realice una función esencial en conexión con la operación de propósito especial para la cual la aeronave ha sido certificada;
 - (4) Sea necesaria para el cumplimiento del trabajo o actividad directamente asociada con aquel propósito especial.
- (e)** Excepto cuando se opere en concordancia con los términos y condiciones del Certificado de Permiso o las limitaciones operativas especiales emitidas por la Autoridad Aeronáutica competente, ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Restringida dentro de la República Argentina:
- (1) Sobre un área densamente poblada.
 - (2) En una ruta aérea congestionada; o
 - (3) Cerca de un aeropuerto donde se desarrollen operaciones de transporte de pasajeros.
- (f)** Una solicitud para un Certificado de Excepción según el párrafo (e) de esta Sección, se hace en el formulario y de la manera prescripta por la Autoridad Aeronáutica competente.
- (g)** Esta Sección no se aplica para las operaciones de carga externa de los helicópteros civiles que no transportan pasajeros, las que están regidas por la Parte 133 de ésta Regulación.

-  **(h)** Ninguna persona puede operar un avión civil pequeño de Categoría Restringida, fabricado después del 18 de julio de 1978, a menos que tenga instalado en cada asiento delantero arneses de hombro aprobados. Los mismos deben ser diseñados para proteger a cada ocupante de heridas serias en la cabeza cuando el ocupante experimenta las fuerzas de inercia últimas especificadas en la Sección 23.561 (b) (2) de la DNAR Parte 23. La instalación del arnés de hombro en cada puesto de los miembros de la tripulación, cuando estos están sentados y con cinturón de seguridad y arneses de hombro ajustados, debe permitirle realizar todas las funciones necesarias para la operación en vuelo.
- Para los propósitos de este párrafo:
- (1) La fecha de fabricación de un avión es la fecha de los registros de aceptación de la inspección que indican que ese avión está completo y cumple con los datos de diseño del Certificado Tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente; y
 - (2) Un asiento delantero es un asiento localizado en la estación de un miembro de la tripulación, o cualquier asiento localizado a los costados de tal asiento.

91.315 Aeronaves civiles Categoría Limitada: limitaciones de operación

Ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Limitada transportando personas o propiedades por retribución o alquiler.

91.317 Aeronaves civiles certificadas provisoriamente: limitaciones de operación

- (a)** Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente a menos que esa persona pueda obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Provisorio de acuerdo con la Sección 21.213 de la Parte 21.
- (b)** Ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente fuera de la República Argentina a menos que esa persona tenga una autorización específica de la Autoridad Aeronáutica competente y de cada país extranjero involucrado.
- (c)** A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente en transporte aéreo.
- (d)** A menos que sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica competente, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente excepto:
- (1) En conexión directa con la Certificación Tipo o Certificación Tipo Suplementaria.
 - (2) Para entrenamiento de tripulación de vuelo que incluya, operaciones simuladas de transporte aéreo.
 - (3) Para vuelo de demostración realizado por el fabricante para compradores potenciales;
 - (4) Para investigación de mercado por el fabricante.
 - (5) Para chequeo en vuelo de instrumentos, equipamiento y accesorios, que básicamente no afectan la aeronavegabilidad básica de la aeronave; o
 - (6) Para ensayos en condiciones de servicio de la aeronave.
- (e)** Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá operarla dentro de las limitaciones prescriptas exhibidas en la aeronave, o incluidas en el Manual de Vuelo Provisorio de la aeronave u otro documento apropiado.
- (1) Sin embargo, cuando se opere en conexión directa con la Certificación Tipo o Certificación Tipo Suplementaria de la aeronave, esa persona deberá operarla bajo las limitaciones de operación para una aeronave experimental de la Sección 21.191 de la Parte 21, y, cuando realice ensayos de vuelo, deberá operarla de acuerdo con los requerimientos de la Sección 91.305 de esta Subparte.
 - (2) Para el caso que se opere en conexión directa con la legitimación del Certificado Tipo o Certificado Tipo Suplementario otorgado por la Autoridad del país de certificación original de la aeronave, esa persona deberá operarla bajo las limitaciones fijadas por estas Regulaciones para la aeronave de que se trate y las que la Autoridad Aeronáutica competente considere necesarias para casos particulares.
- (f)** Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá establecer procedimientos aprobados para:
- (1) La utilización y guía del personal de tierra y de vuelo cuando se opere bajo esta Sección; y
 - (2) La operación dentro y fuera de los aeropuertos donde sean necesarios despegues y aproximaciones sobre áreas densamente pobladas. Ninguna persona puede operar esa aeronave excepto en cumplimiento con los procedimientos aprobados.
- (g)** Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá asegurarse que cada miembro de la tripulación de vuelo este certificado apropiadamente y posea conocimientos adecuados de, y estén familiarizados con, las aeronaves y los procedimientos a ser utilizados por esos tripulantes.
- (h)** Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente deberá mantenerla como sea requerido por las regulaciones aplicables y como sea prescripto especialmente por la Autoridad Aeronáutica competente.
- (i)** Cuando el fabricante, o la Autoridad Aeronáutica competente, determine que es necesario un cambio en el diseño, construcción, u operación a fin de garantizar una operación segura, ninguna persona puede operar una aeronave civil certificada provisoriamente hasta que ese cambio sea realizado y aprobado. La Sección 21.99 de la Parte 21 se aplica a las operaciones según esta Sección.
- (j)** Toda persona que opere una aeronave civil certificada provisoriamente:
- (1) Puede transportar en esa aeronave sólo personas que tengan algún tipo de interés en las operaciones permitidas por esta Sección o que sean autorizadas específicamente por el fabricante y la Autoridad Aeronáutica competente; y
 - (2) Deberá informar a cada persona transportada que esa aeronave posee una certificación provisoria.
- (k)** La Autoridad Aeronáutica competente puede prescribir limitaciones o procedimientos adicionales que considere necesarios, incluyendo limitaciones en la cantidad de personas que pueden ser transportadas en la

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

SUBPARTE L – RESERVADO

CPRA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

APÉNDICE A - OPERACIONES DE CATEGORÍA II: MANUAL, INSTRUMENTOS, EQUIPAMIENTO Y MANTENIMIENTO

Los requisitos que se detallan en esta Sección deben considerarse como deseables, constituyendo una guía para el explotador

1. MANUAL DE CATEGORÍA II

(a) Solicitud para aprobación

Para aprobar un Manual Categoría II o una enmienda del mismo el solicitante deberá presentar el manual o la enmienda propuesta a la Autoridad Aeronáutica competente. Si la solicitud requiere un programa de evaluación, ésta deberá incluir:

- (1) La ubicación de la aeronave y el lugar donde la demostración tiene que ser llevada a cabo; y
- (2) La fecha de comienzo de la demostración (al menos diez días después de la recepción de la solicitud).

(b) Contenidos

Cada Manual Categoría II debe contener lo siguiente:

- (1) Matrícula, modelo y marca de la aeronave a la que es aplicable.
- (2) Un programa de mantenimiento como el especificado en la Sección 4 de este Apéndice; y
- (3) Los procedimientos e instrucciones referidos a: reconocimiento de la altitud de decisión, uso de la información del rango visual de pista, monitoreo de aproximación, el área de decisión (el espacio aéreo entre la altura de decisión y la radiobaliza central), la desviación máxima permisible del indicador básico del ILS dentro del área de decisión, una aproximación abortada, altitud mínima para usar el piloto automático, el uso de equipamiento para navegación a bajas altitudes durante la aproximación, sistemas de alerta por falla de equipos e instrumentos, falla de instrumentos, y otros procedimientos, instrucciones y limitaciones que la Autoridad Aeronáutica competente considere necesarias.

2. EQUIPOS E INSTRUMENTOS REQUERIDOS

Los instrumentos y equipos mencionados en esta Sección deben estar instalados en todas las aeronaves que efectúen operaciones Categoría II. Esta Sección no requiere instalación por duplicado de los instrumentos y equipos requeridos por la Sección 91.205 o cualquier otra previsión de estas Regulaciones y/o de la Autoridad Aeronáutica competente.

(a) Grupo I

- (1) Dos sistemas de recepción de trayectoria de planeo y localización. Cada sistema debe alimentar un display de ILS; y cada lado del panel de instrumentos debe tener un display de ILS. De cualquier modo, se puede usar una antena simple localizadora y una antena simple de trayectoria de planeo.
- (2) Un sistema de comunicación que no afecte la operación de al menos uno de los sistemas ILS.
- (3) Un receptor de balizas de marcación que provea indicaciones visuales y auditivas de las radiobalizas centrales y exteriores.
- (4) Dos sistemas giroscópicos de indicación de inclinación y cabeceo.
- (5) Dos sistemas giroscópicos de indicación de dirección.
- (6) Dos indicadores de velocidad del aire.
- (7) Dos altímetros sensitivos, ajustables por presión barométrica, cada uno de ellos que contengan una placa de corrección para errores de escala del altímetro y para la altura de ruedas de la aeronave. Dichos altímetros, deberán tener marcas en cada intervalo de seis (6) metros (20 pies)
- (8) Dos indicadores de velocidad vertical.
- (9) Un sistema de guía de control de vuelo que puede ser un acoplador de aproximación automática o un director de vuelo.
 - (i) Un director de vuelo debe presentar información computada, como ser la regulación de los comandos en relación con el localizador de ILS y, en el mismo instrumento, otra información computada como ser el ángulo de

cabeceo con relación a la trayectoria de planeo a un ILS, o la información básica de la pendiente de planeo de un ILS.

(ii) Un acoplador de aproximación automático debe proveer al menos la regulación automática en relación al localizador del ILS.

(iii) El sistema de guía de control de vuelo debe ser operado desde uno de los sistemas de recepción requeridos por el subpárrafo (1) de esta Sección.

(10) Para Operaciones en Categoría II con altura de decisión debajo de los 45m. (150 pies), un receptor que provea indicaciones visuales y auditivas de radiobalizas internas o un radio altímetro.

(b) Grupo II

(1) Sistemas de alarma para que el piloto detecte inmediatamente la falla en los sistemas mencionados en los ítems (1), (4), (5) y (9) del Grupo I; y, si están instalados para ser usados en Operaciones Categoría III, los sistemas de radio altímetro y auto aceleradores.

(2) Controles dobles.

(3) Un sistema de presión estática con venteo externo, con una fuente de presión estática alternativa.

(4) Un limpiaparabrisas o algún medio equivalente para proveer una adecuada visibilidad a la cabina de vuelo (cockpit) para lograr una transición visual segura a cualquiera de los pilotos en el momento de contacto con la pista y el carreteo.

(5) Un sistema de calefacción para cada tubo pitot instalado o un medio equivalente para prevenir el mal funcionamiento debido a la presencia de hielo o congelamiento en dicho equipo.

3. APROBACIÓN DE INSTRUMENTOS Y EQUIPOS

(a) General: Los instrumentos y equipos requeridos por la Sección 2 de este Apéndice, deben ser aprobados como se prevé en esta Sección antes de ser usados en operaciones de Categoría II. Antes de presentar una aeronave para aprobación de instrumentos y equipos, deberán probar que 12 meses calendario antes de la fecha de presentación:

(1) El equipo de trayectoria de planeo y localizador de ILS fueron chequeados de acuerdo con las instrucciones del fabricante y satisfacen los requerimientos por él emitidos y los requisitos especificados en RTCA paper 23-63/DO-117 con fecha 14-03-63 "Standard Adjustment Criteria for Airborne Localizer and Glide Slope Receivers", el cual puede ser obtenido desde el "RTCA Secretariat, 1425 K St., NW., Washington, DC 20005";

(2) Los sistemas de presión estática y altímetros fueron testeados e inspeccionados de acuerdo con el Apéndice E de la Parte 43; y

(3) Todo los instrumentos o ítem de equipamiento especificado en la Sección 2 (a) de este Apéndice que estén listados en el programa de mantenimiento propuesto, fueron chequeados y satisfacen las especificaciones emitidas por el fabricante.

(b) Sistemas de guía de control de vuelo

Todos los componentes de este sistema deberán ser aprobados e instalados de acuerdo al programa de evaluación especificado en el párrafo (e) de esta Sección si ellos no han sido aprobados, para operaciones de Categoría III, bajo algún procedimiento de certificación aplicable para Certificado Tipo Suplementario o Certificado Tipo. En adición, subsiguientes cambios en los modelos o diseños de estos componentes deberán ser aprobados bajo este párrafo. Los sistemas o dispositivos referidos (como ser el sistema de control automático de aceleradores y sistema automático de aproximación) deberán ser aprobados de la misma manera como si fueran a ser usados en operaciones Categoría II.

(c) Radioaltímetro

Un radioaltímetro deberá satisfacer los criterios de funcionamiento de este párrafo para la aprobación original y las subsiguientes alteraciones.

(1) Deberá indicar a la tripulación de vuelo en forma clara y positiva la altura de los neumáticos del tren de aterrizaje principal por encima del terreno.

(2) Deberá indicar la altura de los neumáticos por encima del terreno con una exactitud de no menos de 1,5m (5 pies) o del 5%, la que sea mayor, bajo las siguientes condiciones:

(i) Angulo de cabeceo de 0° hasta $\pm 5^\circ$ a la altitud de aproximación principal.

(ii) Angulo de rolido de 0 a 20 grados en cualquier dirección.

(iii) Velocidad de avance desde la mínima velocidad de aproximación mayor a 200 nudos.

(iv) Rango de descenso desde 0 a 4,5 m (15 pies) por segundo a una altitud desde 30 m (100 pies) hasta 60 m (200 pies).

(3) Sobre el nivel de la superficie, se deberá determinar la altura de la aeronave sin demora ni oscilaciones significativas.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

APÉNDICE D - MÍNIMOS METEOROLÓGICOS PARA DESPEGUE

Fíjense los siguientes criterios y normas de operación en relación con los mínimos meteorológicos para despegue:

1. MEDIDAS PREVIAS AL VUELO

(a) Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, incluirán entre otras cosas, el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se dispongan, información sobre obstáculos naturales y artificiales, el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo, la obtención de la información NOTAM que afecte a su vuelo, cálculo de combustible y lubricante necesario y consideración de las acciones a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado.

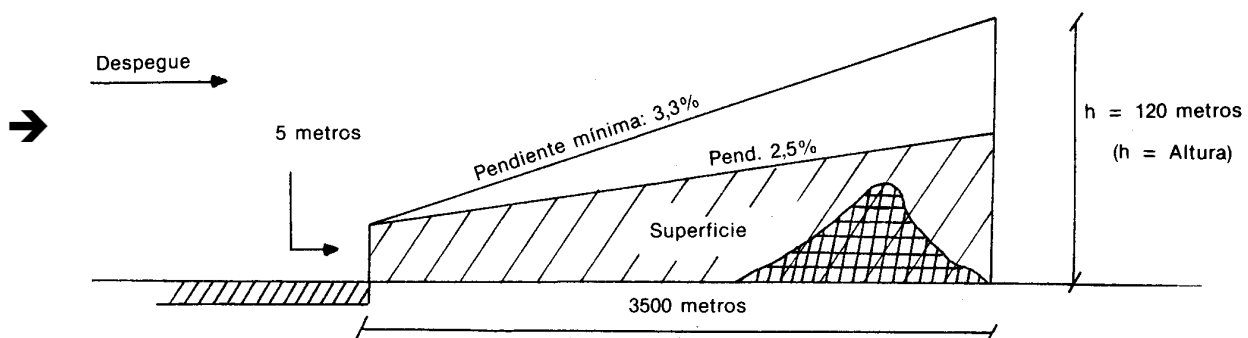
(b) Es responsabilidad del piloto cerciorarse que, en las partes del vuelo que se desarrollen en áreas en las cuales la autoridad aeronáutica no haya determinado Salidas Normalizadas (SID), altitudes, alturas o niveles de vuelo mínimos (excepto, cuando se encuentre guiado por vectores radar), esté asegurado el correcto franqueamiento de los obstáculos. Asimismo es de su responsabilidad efectuar las verificaciones que considere necesarias para tener la seguridad que en todo momento mantendrá la separación mínima reglamentaria con los obstáculos y el terreno.

NOTA: *Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando medie una autorización expresa de la autoridad aeronáutica competente, las aeronaves que efectúen vuelo IFR deberán hacerlo a un nivel que por lo menos mantenga una altura de 1000 pies por encima del obstáculo más alto que se halla dentro de 8 Km. de la posición estimada de la aeronave en vuelo. En zona montañosa, en lugar de 1000 pies se mantendrá 2000 pies de separación.*

(c) A efectos de determinar si los obstáculos que se encuentren en el área, son tales desde el punto de vista aeronáutico, se establece una superficie de identificación de obstáculos que posee una pendiente de 2,5%. Si el obstáculo considerado no penetra dicha superficie no será considerado como obstáculo aeronáutico a los fines de una salida y se tendrá particularmente en cuenta lo especificado en (d) y (f) de esta Sección. Si por el contrario, la superficie es penetrada, deberá considerarse su franqueamiento conforme a lo establecido en (e) y (f) de esta Sección.

(d) Cuando no haya obstáculos, o bien encontrándose éstos, no penetren la superficie de identificación de obstáculos, la pendiente mínima ascensional será 3,3% y asegurará alcanzar 120 m (400 pies) sobre el terreno, a una distancia de 3,5 Km. (1,9 NM), a partir del umbral opuesto.

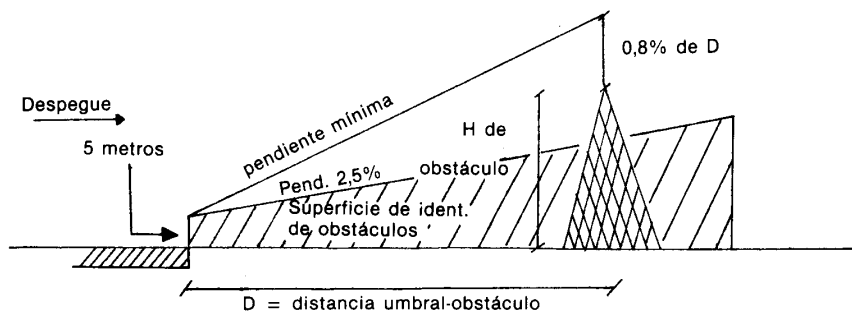
$$h: 5 + (3,5 \text{ Km} \times 0,033) = 120 \text{ metros}$$



(e) Cuando haya obstáculos que penetren la superficie de identificación de obstáculos, el margen mínimo de separación vertical con los mismos, será igual a 5 metros (16 pies) más el 0,8% de la distancia horizontal en la dirección del vuelo (D) entre el umbral opuesto y el obstáculo.

$$\text{MINIMO FRANQUEAMIENTO} = 5 + (D \times 0,008)$$

$$\text{ALTURA SOBRE OBSTACULO} = \text{ALTURA DEL OBSTACULO} + \text{MINIMO FRANQUEAMIENTO}$$



EJEMPLO:

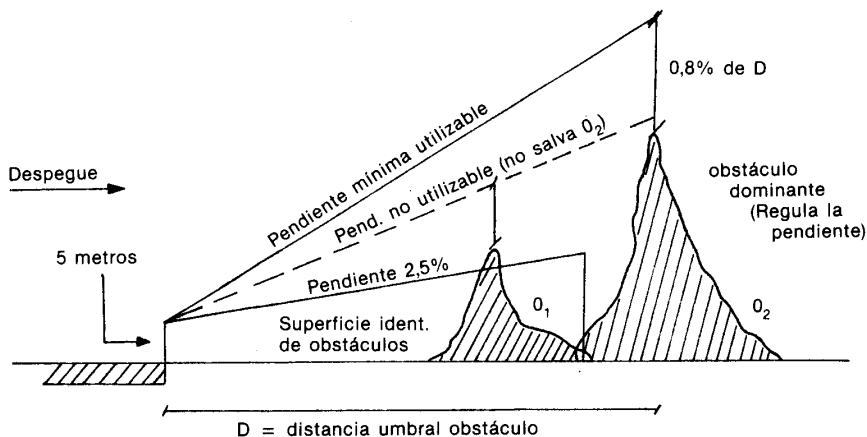
D = 10.000 M
 0,8% de D = 80 M
 h obstáculo = 300 M

➔ $\text{MINIMO FRANQUEAMIENTO} = 5 + (10000 \times 0,008) = 85 \text{ M}$

$\text{ALTURA SOBRE OBSTACULO} = 300 + 85 = 385 \text{ M}$

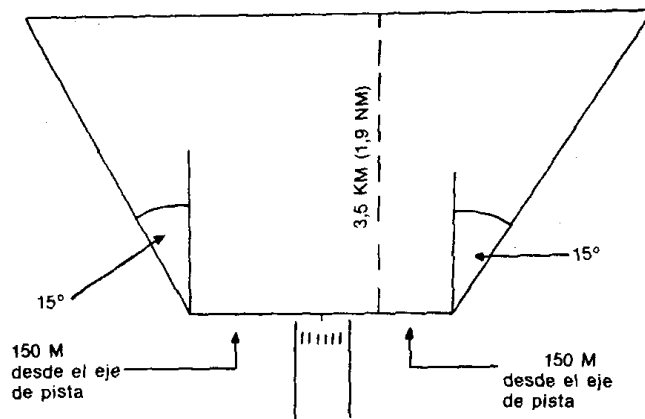
$\text{PENDIENTE MINIMA (\%)} = \frac{385 \text{ M}}{10000 \text{ M}} = 0,0385 = 3,8\%$

O₁ = obstáculo 1
 O₂ = obstáculo 2



NOTA: Para obtener la velocidad vertical en ft/min. o en m/seg. utilice las tablas correspondientes que han sido editadas con formato IAC (transformando porcentajes en valores aplicables al variómetro).

(f) El área a considerar para evaluación de obstáculos en despegue recto exclusivamente será:



2. DESPEGUES DESDE AERÓDROMOS CONTROLADOS QUE POSEEN CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

(a) AERONAVES CON UN MOTOR: Los valores mínimos de visibilidad para despegues diurnos y nocturnos, no serán inferiores a los mínimos establecidos para el aterrizaje para ese mismo aeródromo, teniendo en cuenta el estado de las radioayudas para la aproximación al aeródromo, el equipamiento radioeléctrico para navegación y aproximaciones con que cuente la aeronave, y la pista en uso para el aterrizaje en el momento del despegue.

Ejemplo: Si la pista en uso para el aterrizaje no es la utilizada para aproximación por instrumentos, los mínimos de despegue serán los de la circulación visual fijada en la IAC para esa pista.

(b) AERONAVES CON DOS MOTORES: Los valores mínimos de visibilidad para despegues diurnos y nocturnos, siempre y cuando a 01:00 hora de vuelo como máximo, a velocidad de crucero, con aire en calma y con una planta de poder inoperativa sea posible alcanzar un aeródromo de alternativa post-despegue operable de acuerdo al estado de las radioayudas para la aproximación al aeródromo y el equipamiento radio eléctrico para navegación y aproximaciones con que cuente la aeronave, serán los establecidos en la tabla ADJUNTO 1 de este Apéndice.



(c) El aeródromo seleccionado como alternativa post-despegue será consignado en el plan de vuelo, casillero 18, como dato adicional.

NOTA: El aeródromo de alternativa post-despegue a que se hace referencia se establece al sólo efecto de asegurar las condiciones de operación ante una emergencia, teniendo en cuenta que no será posible operar en el aeródromo de salida y/o continuar el vuelo normal hasta los aeródromos de destino o de alternativa incluidos en el casillero 16.

(d) En caso que no se disponga de la alternativa post-despegue operable requerida en el párrafo (b) de esta Sección, los valores mínimos de visibilidad serán los que resulten de la aplicación del párrafo (a) de la misma (para aeronaves con un solo motor).



(e) AERONAVES CON TRES O CUATRO MOTORES: Los valores mínimos de visibilidad para despegues diurnos y nocturnos, siempre y cuando a 02:00 horas de vuelo como máximo, a velocidad de crucero, con aire en calma y con una o más plantas de poder inoperativas sea posible alcanzar un aeródromo de alternativa operable de acuerdo al estado de las radioayudas para la aproximación al aeródromo y el equipamiento radioeléctrico para navegación y aproximaciones con que cuente la aeronave, serán los establecidos en la tabla ADJUNTO 1 de este Apéndice.



NOTA: Deberá tenerse presente lo especificado en párrafo (c) de esta Sección (Aeródromo de alternativa).

(f) En los aeródromos y pistas que a continuación se mencionan los mínimos meteorológicos serán:

EL PALOMAR (Pista 34):
VISIBILIDAD: 800 metros.

ESQUEL (Pista 22):
VISIBILIDAD: 3000 metros.

C. RIVADAVIA (Pista 25):
VISIBILIDAD: 800 metros.



3. DESPEGUE DESDE AERÓDROMOS CONTROLADOS SIN PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS


(a) AERONAVES CON UN MOTOR: Los despegues en condiciones IMC no están autorizados.

(b) AERONAVES CON DOS MOTORES: Se ajustarán a lo especificado en párrafos 2 (b) y 2 (c) de este Apéndice.

NOTA: Cuando la superficie de la pista no sea de asfalto u hormigón, la visibilidad deberá ser de 1000 metros.

(c) Cuando no se disponga de la alternativa operable requerida en el párrafo 2 (b), los despegues diurnos y nocturnos no podrán efectuarse hasta tanto en el aeródromo de salida existan condiciones VMC con tendencia estable mínima de 02:00 horas.

(d) AERONAVES CON TRES O CUATRO MOTORES: Los valores mínimos de visibilidad para despegues diurnos y nocturnos, siempre y cuando a 02:00 horas de vuelo como máximo a velocidad de crucero, con aire en calma y con una o más plantas de poder inoperativas sea posible alcanzar un aeródromo de alternativa post-despegue operable de acuerdo al estado de las radioayudas para la aproximación al aeródromo y el equipamiento radioeléctrico para navegación y aproximaciones con que cuente la aeronave, serán:

 VISIBILIDAD: 800 metros ó 550 metros si la pista posee las características requeridas en la tabla del Adjunto 1 de este Apéndice para este valor de visibilidad.

NOTA: Deberá tenerse presente lo especificado en el párrafo 2 (c) de este Apéndice (Aeródromo de alternativa).

(e) Cuando la superficie de la pista no sea de asfalto u hormigón, la visibilidad deberá ser de 1000 metros.

(f) Cuando no se disponga de un aeródromo de alternativa post-despegue operable requerida en el párrafo 3 (d) los despegues diurnos y nocturnos no podrán efectuarse hasta tanto en el aeródromo de salida existan condiciones VMC con tendencia estable mínima de 02:00 horas.

4. DESPEGUE DESDE AERÓDROMOS NO CONTROLADOS DONDE SE BRINDA SOLAMENTE SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO Y ALERTA

(a) AERONAVES CON UN MOTOR: Los despegues en condiciones IMC no están autorizados.

(b) AERONAVES CON DOS MOTORES: Se ajustarán a lo especificado en párrafos 2 (b) y 2 (c) de este Apéndice.

NOTA: Cuando la superficie de la pista no sea de asfalto u hormigón, la visibilidad mínima deberá ser de 1000 metros.

(c) Cuando no se disponga de la alternativa operable requerida en el párrafo 2 (b) de este Apéndice, los despegues diurnos y nocturnos no podrán efectuarse hasta tanto en el aeródromo de salida existan condiciones VMC con tendencia estable mínima de 02:00 horas.

(d) AERONAVES CON TRES O CUATRO MOTORES: Se ajustarán a lo especificado en párrafos 3 (d), 3 (e) y 3 (f) de este Apéndice.

- (e) Los criterios y normas establecidos son de aplicación en los siguientes aeródromos:
DOL-NEC-CLO-MCS-OLA-STR-LDR-MJZ-ORA-TAR-CCA-ELD-IRI-PSP-RCE-ADO-ARS-PTM-RMY-SAO-SGR-SJU-GRE-GNR-GOR-GES-CUT-DRY-FMA-PTA.
- (f) Los criterios y normas establecidas no son de aplicación en CHP-INO-JSM-BOL-BIO-EMA y USU.

5. DESPEGUE DESDE AERÓDROMOS DONDE NO SE BRINDAN SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

(a) AERONAVES CON UN MOTOR: Los despegues en condiciones IMC no están autorizados.

(b) AERONAVES CON DOS MOTORES: Los valores mínimos de techo y visibilidad para despegues diurnos y nocturnos, con plan de vuelo IFR aprobado en tierra, y siempre que a 01:00 hora de vuelo como máximo a velocidad de crucero, con aire en calma y con una planta de poder inoperativa, sea posible alcanzar un aeródromo de alternativa operable de acuerdo con el estado de las radioayudas para la aproximación al aeródromo y el equipamiento radioeléctrico para navegación y aproximaciones con que cuente la aeronave, serán:

VISIBILIDAD: 1500 metros.

NOTA: Deberá tenerse presente lo especificado en el párrafo 2 (c) de este Apéndice (aeródromo de alternativa).

(c) Cuando no se disponga de alternativa operables o del plan de vuelo IFR aprobado en tierra requeridos en el párrafo 5 (b), los despegues diurnos y nocturnos no podrán efectuarse hasta tanto en el aeródromo de salida existan condiciones VMC con tendencia estable mínima de 02:00 horas.

(d) AERONAVES CON TRES O CUATRO MOTORES: Los valores mínimos de techo y visibilidad para despegues diurnos y nocturnos, con plan de vuelo IFR aprobado en tierra y siempre que a 02:00 horas de vuelo como máximo a velocidad de crucero, con aire en calma y con una o más plantas de poder inoperativas, sea posible alcanzar un aeródromo de alternativa operable de acuerdo con el estado de las radioayudas para la aproximación al aeródromo y el equipamiento radioeléctrico para navegación y aproximaciones con que cuente la aeronave, serán:

VISIBILIDAD: 1500 metros.

NOTA: Deberá tenerse presente lo especificado en el párrafo 2 (c) de este Apéndice (aeródromo de alternativa).

(e) Cuando no se disponga de la alternativa operable o del plan de vuelo IFR aprobado en tierra requeridos en el párrafo 5 (d), los despegues diurnos y nocturnos no podrán efectuarse hasta tanto en el aeródromo de salida existan condiciones VMC con tendencia estable mínima de 02:00 horas.

6. ILUMINACIÓN DE PISTA: Estas normas y procedimientos serán aplicables para despegues diurnos y nocturnos desde aeródromos con la iluminación de pista encendido, al momento de la operación.

(a) Cuando no se disponga de iluminación de pista encendido al momento de la operación, los mínimos para despegues diurnos exclusivamente serán:

Desde aeródromos controlados que poseen carta de aproximación por instrumentos:

Aeronaves con un motor:
Visibilidad 3000 m.

Aeronaves con dos motores:
Visibilidad 2500 m., manteniendo validez las demás condiciones especificadas en párrafos 2 (b), 2 (c) y 2 (d) de este Apéndice.

Aeronaves con tres o cuatro motores:
Visibilidad 2500 m., manteniendo validez las demás consideraciones especificadas en párrafo 2 (e) de este Apéndice.

Desde aeródromos controlados sin carta de aproximación por instrumentos:

Aeronaves con un motor:

Mantiene validez lo especificado en párrafo 3 (a) de este Apéndice.

Aeronaves con dos motores:

Visibilidad 2500 m., manteniendo validez las demás condiciones especificadas en párrafos 3 (b) y 3 (c) de este Apéndice.

Aeronaves con tres o cuatro motores:

Visibilidad 2500 m., manteniendo validez las demás condiciones especificadas en párrafos 3 (d) y 3 (f) de este Apéndice.

Desde aeródromos no controlados donde se brinda solamente servicio de información de vuelo y alerta:

Aeronaves con un motor:

Mantiene validez lo especificado en párrafo 4 (a) de este Apéndice.

Aeronaves con dos motores:

Visibilidad 2500 m., manteniendo validez las demás condiciones especificadas en párrafos 4 (b) y 4 (c) de este Apéndice.

Aeronaves con tres o cuatro motores:

Visibilidad 2500 m., manteniendo validez lo especificado en párrafos 4 (d) (exceptuada la aplicación del 3 (e) allí mencionada), 4 (e) y 4 (f).

Desde aeródromos donde no se brindan Servicios de Tránsito Aéreo:

Los despegues en condiciones IMC no están autorizados (restricción para todas las aeronaves).

7. HABILITACIÓN DEL AERÓDROMO PARA OPERACIONES NOCTURNAS EN VMC

(a) Los despegues nocturnos desde los aeródromos comprendidos en las Secciones 3, 4 y 5 de este Apéndice están autorizados siempre que éstos posean la habilitación para operación nocturna en condiciones VMC.



ADJUNTO 1 AL APÉNDICE D

MÍNIMOS DE DESPEGUE PARA VUELOS IFR AERONAVES CON DOS O MÁS MOTORES OPERATIVOS DESDE AERÓDROMOS QUE POSEEN CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

(En todos los casos se requiere disponer de un aeródromo de alternativa post-despegue)

VISIBILIDAD HORIZONTAL	RVR	CARACTERÍSTICAS DE LA PISTA EN USO PARA EL DESPEGUE
Inferior a 5 km. pero no inferior a 1500 m.	No requerido	Superficie de la pista: tierra o pavimentada
Inferior a 1500 m. pero no inferior a 800 m.	No requerido	Superficie de la pista: pavimentada con sistema de iluminación operativo
Inferior a 800 m. pero no inferior a 550 m.	Si se dispone de equipo automatizado utilizado para evaluar el alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 400 m.	Sistema de iluminación operativo requerido para las pistas para aproximaciones de precisión.
Inferior a 550 m. pero no inferior a 400 m.	Si se dispone de equipo automatizado utilizado para evaluar el alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 300 m.	Sistema de iluminación operativo requerido para las pistas para aproximaciones de precisión.
Inferior a 400 m.	Se requiere equipo automatizado utilizado para evaluar el alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 175 m.	Pistas habilitadas para operaciones CAT II ó CAT IIIA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTECIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

APÉNDICE G - OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO CON SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA REDUCIDA (RVSM)

1. DEFINICIONES

Espacio aéreo RVSM: Espacio aéreo comprendido entre los niveles de vuelo FL 290 y FL 410 inclusive, que ha sido designado para la aplicación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) entre aeronaves.

Separación vertical mínima reducida (RVSM): Separación vertical mínima de 1000 FT entre aeronaves con aprobación RVSM, aplicable en el espacio aéreo RVSM.

Aeronave de grupo RVSM. Aeronave dentro de un grupo de aeronaves, el cual fue aprobado como grupo por la Autoridad Aeronáutica competente, en el cuál cada uno de los aviones debe satisfacer lo siguiente:

(a) La aeronave ha sido fabricada según el mismo diseño, y a sido aprobada bajo el mismo Certificado Tipo, enmienda al Certificado Tipo, o Certificado Tipo Suplementario.

(b) El sistema estático de cada aeronave está instalado de una manera y posición que es la misma que las de las otras aeronaves del grupo. La misma corrección del error de la toma estática (SSEC) está incorporada en cada aeronave del grupo.

(c) Las unidades de aviónica instaladas en cada avión para cumplir con los requerimientos mínimos del equipamiento RVSM de este apéndice son:

- (1) Fabricadas bajo la misma especificación del fabricante y tiene el mismo número de parte ó,
- (2) De diferente fabricante o número de parte, si el explotador demuestra que el equipamiento provee una performance de sistema equivalente.

Aeronave de no grupo. Una aeronave que es aprobada para operaciones RVSM como una aeronave individual.

Envolvente de vuelo RVSM. Una envolvente de vuelo RVSM incluye el rango de número de Mach, el peso dividido por la relación de presión atmosférica, y altitudes sobre las cuales una aeronave es aprobada para ser operada en vuelo de crucero dentro del espacio aéreo RVSM. Las envolventes de vuelo RVSM se definen como sigue:

(a) La envolvente de vuelo completa está limitada así:

(1) La altitud de la envolvente de vuelo se extiende desde el FL 290 hacia arriba hasta la altitud menor de las siguientes:

- (i) FL 410 (el límite de altitud RVSM)
- (ii) La altitud máxima certificada de la aeronave, ó
- (iii) La altitud limitada por el empuje de crucero, turbulencia u otras limitaciones de vuelo.

(2) La velocidad en la envolvente de vuelo se extiende:

(i) Desde la menor velocidad de: la máxima velocidad de crucero económico (Velocidad de espera), o la velocidad de maniobra.

(ii) Hasta la máxima velocidad de operación (V_{mo}/M_{mo}), o la velocidad limitada por empuje de crucero, turbulencia u otras limitaciones, la que sea menor.

(3) Todos los pesos brutos permitidos dentro de la envolvente de vuelo definida según los párrafos (1) y (2) de esta definición.

(b) La envolvente de vuelo RVSM básica es la misma que la envolvente de vuelo completa, excepto que la envolvente de la velocidad de vuelo se extiende:

(1) Desde la máxima velocidad de crucero económico (velocidad de espera), o de la velocidad de maniobra, la que sea menor;

(2) Hasta el límite superior de la velocidad definida por la envolvente de vuelo completa, o un valor inferior especificado no inferior que la velocidad de crucero de larga distancia más .04 Mach, a menos que existan limitaciones por el empuje de crucero disponible, turbulencia u otras limitaciones de vuelo.

2. APROBACIÓN DE AERONAVE

(a) Aprobación RVSM. Los explotadores que operen o pretendan operar en el espacio aéreo RVSM deberán obtener la aprobación RVSM para la aeronave que van a operar (en el caso que esta aeronave poseyera matrícula extranjera, deberán obtener dicha aprobación del Estado de Matrícula). Además, el explotador deberá asegurarse que:

(1) La aeronave satisface las especificaciones de "performance mínima de los sistemas de aeronaves" (MASPS) del Estado de Matrícula.

(2) La aeronave es operada bajo las condiciones indicadas en la aprobación operativa RVSM expedida por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Un explotador puede ser autorizado a realizar operaciones RVSM si la Autoridad Aeronáutica encuentra que su aeronave cumple con esta Sección.

(c) El interesado en obtener la autorización debe remitir el paquete de datos apropiado para aprobación de la aeronave. Dicho paquete debe contener como mínimo:

(1) Identificación del grupo de aeronaves RVSM o de aeronave individual.

(2) Definición de la envolvente de vuelo aplicable a la aeronave objeto de la solicitud.

(3) Documentación que demuestre el cumplimiento de los requerimientos de aeronave RVSM aplicables de esta Sección.

(4) Los ensayos/pruebas de conformidad usados para asegurar que la aeronave aprobada con el paquete de datos cumple los requerimientos de aeronave RVSM

(d) Equipamiento altimétrico: Todas las aeronaves. Para aprobar una aeronave de grupo o una aeronave individual, se debe demostrar a la Autoridad Aeronáutica que la aeronave cumple los siguientes requerimientos:

(1) La aeronave debe estar equipada con dos sistemas operacionales independientes de medición de altitud.

(2) La aeronave debe estar equipada como mínimo con un sistema de control automático de altitud que controla la altitud de la aeronave:

(i) Dentro de una banda de tolerancia de $\pm 20\text{m}$ (± 65 pies) alrededor de una altitud adquirida cuando la aeronave es operada en vuelo recto y nivelado, sin turbulencia ni ráfagas.

(ii) Dentro de una banda de tolerancia de $\pm 40\text{m}$ (± 130 pies), sin turbulencia ni ráfagas, para una aeronave cuya solicitud de certificación tipo fue presentada antes del 1º de enero de 1997, que esté equipada con sistema de control automático de altitud con entradas para sistemas de gestión de vuelo (FMS) / gestión de performance (PMS).

(3) La aeronave debe estar equipada con un sistema de alerta de altitud que alerte cuando la altitud indicada a la tripulación de vuelo se desvía de la altitud seleccionada en más de:

(i) $\pm 90\text{m}$ (± 300 pies) para aeronaves cuya solicitud de certificación tipo fue presentada antes del 1º de enero de 1997, o

(ii) $\pm 60\text{m}$ (± 200 pies) para aviones cuya solicitud de certificación tipo fue presentada después del 1º de enero de 1997.

(e) Acotación del error del sistema altimétrico: Aeronaves de grupo para las cuales la solicitud de certificación tipo fue hecha en o antes del 1 de enero de 1997. Para aprobar aeronaves de grupo cuya solicitud de certificado tipo fue hecha en o antes del 1 de enero de 1997, debe ser demostrado a la Autoridad Aeronáutica que el error del sistema altimétrico (ASE) está acotado como sigue:

(1) En el punto dentro de la envolvente de vuelo básica RVSM donde el ASE medio alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 25m (80 pies).

(2) En el punto dentro de la envolvente de vuelo básica RVSM donde el ASE medio más tres desviaciones estándar alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder los 60m (200 pies).

(3) En el punto dentro de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 37m (120 pies).

(4) En el punto dentro de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio, más tres desviaciones estándar, alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 75m (245 pies).

(5) Necesarias restricciones de operación. Si el solicitante demuestra que su aeronave cumple de otra manera con los requerimientos de acotación del ASE, la Autoridad podrá establecer una restricción en dicha aeronave para evitar la operación en áreas de la envolvente de vuelo básica RVSM donde el valor absoluto del ASE medio exceda 25m (80pies), y/o el valor absoluto del ASE medio más tres desviaciones estándar excede 60m (200 pies); o para operar en áreas de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el valor absoluto del ASE medio exceda los 37m (120 pies) y/o el valor absoluto del ASE medio más tres desviaciones estándar excede 75m (245 pies).

(f) Acotación del error del sistema altimétrico: Aeronaves de grupo para las cuales la solicitud de certificación tipo fue hecha después del 1 de enero de 1997. Para aprobar aeronaves de grupo cuya solicitud de certificado tipo fue hecha después del 1 de enero de 1997, debe ser demostrado a la Autoridad Aeronáutica que el error del sistema altimétrico (ASE) está acotado como sigue:

(1) En el punto de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 25m (80 pies).

(2) En el punto de la envolvente de vuelo completa RVSM donde el ASE medio más tres desviaciones estándar alcanza su mayor valor absoluto, el valor absoluto no puede exceder 60m (200 pies)

(g) Acotación del error del sistema altimétrico: Aeronaves individuales. Para aprobar una aeronave individual, debe ser demostrado a la Autoridad que el error del sistema altimétrico (ASE) está acotado como sigue:

(1) Para cada condición en la envolvente de vuelo básica RVSM, el mayor valor absoluto combinado para el error residual de la fuente estática más el error de aviónica no puede exceder 50m (160 pies).

(2) Para cada condición en la envolvente de vuelo básica RVSM, el mayor valor absoluto combinado para el error residual de la fuente estática más el error de aviónica no puede exceder 60m (200 pies).

 **(h)** Compatibilidad del sistema anticolidión de a bordo del tipo TCAS con operaciones RVSM: **Reservado**

NOTA: Si una persona opera un avión equipado con un sistema anticolidión de a bordo del tipo ACAS II / TCAS II en espacio aéreo RVSM, el mismo debería ser versión 7.0 o superior que cumpla con la OTE – C119b.

(i) Si el solicitante demostró a la Autoridad Aeronáutica que su aeronave cumple con esta Sección, la Autoridad Aeronáutica notificará al solicitante por escrito.

(j) Monitoreo de aeronaves.-Los explotadores que operen o pretendan operar en el espacio aéreo RVSM deberán participar en el Programa de Monitoreo RVSM, mediante el cual se confirma que la aeronave reúne los requisitos de performance de mantenimiento de la altitud.

(1) Los explotadores deberán presentar un plan para el cumplimiento de los requisitos de monitoreo inicial a su respectiva Autoridad de Aeronáutica.

(2) La Agencia Regional de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) es la responsable del Programa de Monitoreo RVSM en las regiones CAR/SAM. La CARSAMMA comparte información de monitoreo, incluyendo datos sobre aprobación RVSM, con otras regiones de la OACI.

(k) Normas y procedimientos para la aprobación de operaciones en espacios aéreos designados con separación vertical mínima reducida (RVSM).

(1) Los explotadores de aeronaves con base en la República Argentina y que tengan previsto operar dentro del espacio aéreo RVSM, deberán presentar ante la Autoridad Aeronáutica Competente la solicitud de aprobación RVSM.

(2) El Organismo de la Autoridad Aeronáutica competente en el proceso de aprobación RVSM de los explotadores y aeronaves es la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, en donde se podrá obtener la información necesaria para iniciar dicho proceso de aprobación.

3. AUTORIZACIÓN DEL EXPLOTADOR

(a) La autorización a un explotador para operar en el espacio donde esté aplicada RVSM se emite en las Especificaciones de operación, una Carta de Autorización (LOA) o documento similar donde sea apropiado. Para emitir una autorización RVSM, el Explotador deberá demostrar a la Autoridad que su aeronave ha sido aprobada de acuerdo con la Sección 2 precedente de este Apéndice y que, a su vez, cumple con esta Sección.

(b) El solicitante de una autorización para operar dentro del espacio RVSM debe efectuar el trámite en forma y manera prescrita por la Autoridad. La solicitud debe incluir lo siguiente:

(1) Un programa de mantenimiento RVSM aprobado estableciendo procedimientos para mantener aeronaves RVSM de acuerdo con los requerimientos de este Apéndice. Cada programa debe contener lo siguiente:

(i) Inspecciones periódicas, pruebas funcionales en vuelo, y procedimientos de mantenimiento e inspección, con prácticas de mantenimiento aceptables, para asegurar el continuo cumplimiento de los requerimientos RVSM de la aeronave.

(ii) Un programa de control de calidad para asegurar la continua precisión y confiabilidad del equipamiento de prueba usado para verificar el cumplimiento de los requerimientos RVSM de la aeronave.

(iii) Procedimientos para retornar al servicio una aeronave que no cumple con los requisitos RVSM.

(2) Para un solicitante que opera bajo la parte 121 o 135, requerimientos de entrenamiento inicial y recurrente de pilotos.

(3) Políticas y procedimientos: un solicitante que opera bajo la parte 121 o 135 debe emitir políticas y procedimientos RVSM que lo habiliten para conducir operaciones RVSM con seguridad.

(c) Validación y demostración de una manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica: el explotador debe proveer evidencia de que:

(1) Es capaz de operar y mantener cada aeronave o grupo de aeronaves para los cuales solicita aprobación para operar en el espacio RVSM; y

(2) Cada piloto tiene un adecuado conocimiento de los requerimientos, políticas y procedimientos RVSM.

4. OPERACIONES RVSM

4.1 PLANES DE VUELO

(a) Aeronaves con aprobación RVSM:

(1) Cuando se pretenda operar una aeronave en espacio aéreo RVSM se deberá indicar la situación de aprobación RVSM colocando la letra W en la casilla 10 del formulario de plan de vuelo, independientemente del nivel de vuelo requerido.

(2) En el caso de planes de vuelo repetitivos, se deberá indicar la situación de aprobación RVSM colocando la letra W en el punto Q del RPL, independientemente del nivel requerido, de la siguiente manera: EQPT/W.

(b) Aeronaves sin aprobación RVSM:

(1) Aeronaves de Estado sin aprobación RVSM: Se permitirá a las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM operar en el espacio RVSM de las Regiones CAR/SAM. El plan de vuelo presentado constituye el aviso anticipado al ATC que la aeronave está solicitando operar en espacio aéreo RVSM. Las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM que presenten planes de vuelo para ingresar al espacio aéreo RVSM deberán incluir lo siguiente en la casilla 18 de su plan de vuelo: STS/NONRVSM y RMK/STATE ACFT” o “RMK/ACFT ESTADO.

(2) Vuelos internacionales de aeronaves civiles sin aprobación RVSM: Las aeronaves civiles sin aprobación RVSM que realizan vuelos internacionales no deberán planificar el vuelo a niveles de vuelo RVSM. Solo se autorizará el ascenso o descenso a través del espacio aéreo RVSM, a las aeronaves sin aprobación RVSM que requieran alcanzar un nivel de crucero fuera del estrato RVSM, siempre que la aeronave ascienda o descienda a, por lo menos, un régimen estándar y que no se detenga en ninguna altitud intermedia en el espacio aéreo RVSM. Excepciones:

(i) VUELOS DE ENTREGA (FERRY): aeronaves que estén siendo entregadas por primera vez al Estado de Matrícula o al Explotador.


(ii) VUELOS DE MANTENIMIENTO: aeronaves que han tenido previamente aprobación RVSM, pero han sufrido una falla del equipo y están volando hacia una instalación de mantenimiento para su reparación, a fin de cumplir con los requisitos RVSM y/u obtener la aprobación.

(iii) VUELOS HUMANITARIOS: aeronaves que están siendo utilizadas para fines caritativos o humanitarios. Se consideran vuelos humanitarios a:

(A) Operaciones aéreas sanitarias definidas como servicio de transporte aéreo sanitario, evacuación sanitaria y traslado aéreo de órganos.

(B) Vuelos al servicio de búsqueda y salvamento.

(C) Transporte de carga para zonas de desastre.

 (3) El explotador o piloto al mando de aeronaves que en los casos indicados precedentemente planifiquen vuelos saliendo de aeródromos ubicados las Regiones de Información de Vuelo EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA o COMODORO RIVADAVIA, deberán:

- (i) obtener la autorización del ACC correspondiente;
 - (ii) informar de esta autorización a todos los ACC afectados por el vuelo;
 - (iii) insertar el texto STS/NON RVSM en la casilla 18 del formulario de plan de vuelo;
 - (iv) insertar el texto "RMK/STATE ACFT" o "RMK/ACFT ESTADO"; "RMK/HUMANITARIAN FLIGHT" o "RMK/VUELO HUMANITARIO"; "RMK/FERRY"; "RMK/MAINT" o "RMK/MANTENIMIENTO", según corresponda en la casilla del formulario plan de vuelo.
- (4) Este proceso de autorización tiene como único propósito el arriba indicado, y no servir como un medio para evadir el normal proceso de aprobación RVSM.
- (5) Vuelos nacionales (domésticos) sin aprobación RVSM:

Requisitos adicionales para completar el Formulario de Plan de Vuelo:

- (i) Los explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM no deberán insertar la letra W en la casilla 10 del formulario de plan de vuelo.
- (ii) Los explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM no deberán colocar niveles de vuelo entre FL290 y FL410, inclusive, en la casilla 15 del formulario de plan de vuelo.
- (iii) Los explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM que tienen intenciones de ingresar al espacio aéreo RVSM deberán colocar el nivel de vuelo deseado en la casilla 18, de la siguiente manera: STS/FLXXX y, como observaciones (RMK/), el punto de entrada RVSM y el tiempo estimado.

Requisitos adicionales para completar el Formulario Plan de Vuelo Repetitivo (RPL):

- (i) En el caso de un plan de vuelo repetitivo, se deberá indicar su situación de carencia de aprobación RVSM, independientemente del nivel de vuelo requerido, colocando la siguiente clave en la casilla Q del RPL: EQPT/-
- (ii) Los explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM no deberán colocar niveles de vuelo entre FL290 y FL410, inclusive, en la casilla "O" del formulario de plan de vuelo repetitivo.
- (iii) Los explotadores de aeronaves civiles sin aprobación RVSM que tienen intenciones de ingresar al espacio aéreo RVSM deberán colocar el nivel de vuelo deseado en la casilla "Q", de la siguiente manera: STS/FLXXX y, como observaciones (RMK/), el punto de entrada RVSM y el tiempo estimado.

4.2 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE LA TRIPULACIÓN ANTES DE INGRESAR AL ESPACIO AÉREO RVSM

(a) Antes de ingresar al espacio aéreo RVSM, el piloto al mando de aeronaves con aprobación RVSM deberá verificar que el siguiente equipo requerido para volar en espacio aéreo RVSM está funcionando normalmente:

- (1) dos sistemas altimétricos primarios independientes;
- (2) transpondedor SSR modo C;
- (3) sistema de alerta de altitud;
- (4) sistema de mantenimiento de altitud automático.

(b) Si cualquier equipo de los listados en el párrafo (a) no está operando normalmente, el piloto debe notificar al ATC antes de entrar al espacio aéreo RVSM, usando la fraseología: "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

4.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DESPUÉS DE INGRESAR AL ESPACIO AÉREO RVSM

(a) Durante cambios de nivel de vuelo, una aeronave no debe sobrepasar el nivel de vuelo autorizado en más de 150 FT (45 m).

(b) Falla de uno de los sistemas altimétricos primarios: En caso de falla de uno de los sistemas altimétricos primarios, pero el sistema altimétrico remanente está funcionando normalmente, el piloto deberá:

- (1) Acoplar el sistema al Sistema de Mantenimiento de Altitud;
- (2) Aumentar la vigilancia en el mantenimiento de la altitud; y
- (3) Notificar al ATC la falla del sistema, utilizando la siguiente fraseología; "Para información, operando con un sistema altimétrico solamente.

(c) Falla de todos los sistemas altimétricos primarios: En caso de falla de todos los sistemas altimétricos primarios, o que estos sean considerados no confiables, el piloto debe:

- (1) mantener el nivel de vuelo indicado en el altímetro "standby" (si la aeronave está equipada) en el momento de la falla o en el momento en que los sistemas sean considerados no confiables;
- (2) alertar a las aeronaves cercanas, encendiendo todas las luces exteriores, y, en caso no esté en contacto directo con el ATC, transmitiendo posición, nivel de vuelo, e intenciones en 121.5 MHZ.
- (3) Notificar al ATC la falla del sistema, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".


(d) Emergencia de indicación en los sistemas altimétricos primarios: En caso de una divergencia superior a 200 pies entre los altímetros primarios, el piloto deberá:

- (1) Tratar de determinar el sistema defectuoso, a través de los procedimientos establecidos y/o comparando los sistemas altimétricos primarios con el altímetro "standby" (si se requiere, utilizando la tarjeta de corrección).
- (2) Si se puede identificar el sistema defectuoso, acoplar el sistema altimétrico que está funcionando al Sistema de Mantenimiento de Altitud y proceder de acuerdo con el párrafo (b).
- (3) Si no se puede identificar el sistema defectuoso, proceder de acuerdo con el párrafo (c).

(e) Falla del transpondedor SSR modo C: En caso de falla del transpondedor SSR modo C, el piloto debe notificar al ATC la citada falla, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".


(f) Falla del sistema de alerta de altitud: El piloto debe notificar al ATC en caso de falla del sistema de alerta de altitud, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

(g) Falla del sistema automático de mantenimiento de altitud: En caso de falla del sistema automático de mantenimiento de altitud, el piloto deberá adoptar las siguientes acciones en la siguiente secuencia:


- (1) Mantener el nivel de vuelo autorizado;
- (2) Evaluar la capacidad de la aeronave mantener el nivel autorizado a través de control manual;
-  (3) Vigilar el tránsito en conflicto tanto visualmente como por referencia al ACAS / TCAS cuando disponga de este equipo;
- (4) Alertar a las aeronaves cercanas, encendiendo todas las luces exteriores, y, en caso no establezca contacto directo con el ATC, transmitiendo la posición, nivel de vuelo e intenciones en 121.5 MHZ;
- (5) Notificar al ATC la falla del sistema, utilizando la fraseología "RVSM IMPOSIBLE DEBIDO A EQUIPO".

5. OPERACIONES DE AERONAVES NO APROBADAS PARA LA RVSM

(a) No se permitirá efectuar operaciones en el espacio aéreo RVSM a las aeronaves no aprobadas para operaciones RVSM que realicen vuelos internacionales, con excepción de los casos mencionados a continuación.

-  **(b)** Se permitirá operar en espacio aéreo RVSM a las aeronaves de Estado sin aprobación RVSM. En tanto se realice una coordinación previa consistente en la inclusión del siguiente texto en la casilla 18 del Plan de Vuelo: "STS/NON RVSM" y RMK/STATE ACFT" o "RMK/ACFT ESTADO. De manera tal que todos los ACCs afectados a lo largo de la ruta prevista para el vuelo estén en conocimiento que se trata de una operación No RVSM.
- (i) Además de lo anterior, en la primera transmisión al ingreso de cada FIR o Área de control, el piloto deberá transmitir la frase "AERONAVE NO RVSM".

NOTA: *El control de tránsito Aéreo aplicara una separación vertical mínima de 2000 ft entre aeronaves sin aprobación RVSM y todas las demás.*

-  **(c)** Previa coordinación, se permitirá operar en espacio aéreo RVSM a los vuelos de entrega (FERRY), vuelos de mantenimiento y vuelos humanitarios. Si salen desde cualquier FIR de la República Argentina, deberán obtener la autorización del ACC correspondiente. El Explotador deberá notificar esta autorización a todos los ACC's afectados a lo largo de la ruta prevista para el vuelo y en la primera transmisión al ingreso de cada FIR o Área de control, el piloto deberá transmitir la frase "AERONAVE NO RVSM". Se deberá incluir el siguiente texto en la casilla 18 del Plan de Vuelo: "STS/NON-RVSM" y MK/HUMANITARIAN FLIGHT" o "RMK/VUELO HUMANITARIO"; "RMK/FERRY"; "RMK/MAINT" o "RMK/MANTENIMIENTO", según corresponda. Se deberá aplicar una separación vertical mínima de 2000 pies entre aeronaves sin aprobación RVSM y todas las demás.

(d) Reservado.

(e) Aquellos explotadores que soliciten ingresar al espacio aéreo RVSM deberán establecer contacto con el ACC de jurisdicción para determinar las horas más convenientes para su ingreso. El ingreso al espacio aéreo RVSM depende del tránsito y la carga de trabajo del controlador.

(f) Las aeronaves sin aprobación RVSM solamente serán autorizadas a ingresar a espacios aéreos RVSM que cuenten con suficiente cobertura de comunicaciones.

- (g) Se aplicará la separación vertical de 2000 pies entre las aeronaves sin aprobación RVSM y todas las demás.
- (h) Las aeronaves con aprobación RVSM tendrán preferencia en la utilización de los niveles de vuelo.
- (i) Las aeronaves sin aprobación RVSM deberán presentar su Plan de Vuelo para efectuarse fuera de los límites del espacio aéreo RVSM (FL 290 a FL 410, inclusive).
- (j) Debido al tránsito o carga de trabajo, las aeronaves sin aprobación RVSM podrán ser instruidas para volar fuera del espacio aéreo RVSM.
- (k) Si la seguridad del espacio aéreo está siendo afectada debido a que aeronaves sin aprobación RVSM ingresan al espacio aéreo RVSM, la Autoridad Aeronáutica competente podrá suspender, en cualquier momento, la autorización para la realización de tales vuelos en el espacio aéreo RVSM.





6. INFORME DE ERRORES DE MANTENIMIENTO DE ALTITUD

- (a) Cada explotadorV debe informar a la Autoridad Aeronáutica, en un plazo máximo de setenta y dos (72) horas, sobre cada evento en el cual su aeronave ha mostrado el siguiente comportamiento en el mantenimiento de la altitud:
- (1) Error Total Vertical (TVE) de 90m (300 pies) ó más;
 - (2) Error del Sistema de Altimetría de 75m (245 pies) ó más; ó
- (b) Desviación de altitud asignada de 90m (300 pies) ó más.
- (c) Dicho temperamento se aplicará también en el caso de que un proveedor de servicios de tránsito aéreo informe de sospecha de que no se cumple con los requisitos del espacio RVSM.

7. SUSPENSIÓN, REVOCACIÓN Y REESTABLECIMIENTO DE LA AUTORIZACIÓN

- (a) La Autoridad puede enmendar las especificaciones de operación o documentos que correspondiera, para revocar o restringir una autorización RVSM, o puede revocar o restringir una LOA o Carta de Autorización, si determina que el explotador no cumple o no está capacitado para cumplir con este Apéndice. Ejemplos de razones para enmienda, revocación o restricción, incluyen, pero no están limitados a los siguientes, si un explotador:
- (1) Cometa uno o más errores de mantenimiento de altitud en el espacio RVSM.
 - (2) No responder en tiempo y con efectividad para identificar y corregir un error de mantenimiento de altitud; ó
 - (3) No informar un error de mantenimiento de altitud.

8. IDENTIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO RVSM

-  (a) Se designa - Espacio Aéreo RVSM - al espacio aéreo comprendido entre FL 290 y FL 410 inclusive, en la FIR Córdoba, FIR Mendoza, FIR Resistencia, FIR Ezeiza (comprendido su sector oceánico), y FIR Comodoro Rivadavia (comprendido su sector oceánico).
-  (b) Reservado.
- (c) La separación vertical mínima que se aplicará en el espacio aéreo RVSM que se describe en el párrafo (a) será de 1000 ft.
-  (d) Reservado.
-  (e) Reservado.

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUSPENSIÓN DE PROCEDIMIENTOS RVSM

- (f) El ATS considerará la suspensión de los procedimientos RVSM dentro de las Regiones de Información de Vuelo EZEIZA, CÓRDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA o COMODORO RIVADAVIA cuando los pilotos presenten informes de turbulencia mayor que la moderada.

(g) Cuando se suspendan los procedimientos RVSM, la separación mínima vertical entre todas las aeronaves será de 2000 pies.

CRA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

APÉNDICE K - NORMAS PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES ULTRALIVIANAS MOTORIZADAS (ULM)

1. NORMAS TÉCNICAS

Las normas técnicas para los Ultralivianos Motorizados (ULM) se ajustarán a lo prescripto en la Parte 103 de estas regulaciones.

2. TRIPULANTES

Los tripulantes de Ultralivianos Motorizados (ULM) deberán ser titulares, al menos, del Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada.

3. SEGUROS

Se aplicarán las disposiciones establecidas por el Título X del Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285).

4. TRABAJO AÉREO

Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán realizar actividades de trabajo aéreo en los casos en que el explotador de la aeronave acredite el Certificado de Aeronavegabilidad con las habilitaciones técnicas autorizadas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas aprobadas por Decreto 2836/72.

5. LUGARES Y ESPACIOS AÉREOS PARA LA OPERACIÓN

(a) Operación en aeródromos y espacios aéreos no controlados

- (1) Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán operar en aeródromos no controlados y fuera de los espacios aéreos controlados por debajo de FL 100, en condiciones de vuelo visual (VMC) y según las reglas VFR, entre la salida y puesta del sol.
- (2) La operación durante el crepúsculo civil solo es permitida en aquellos ULM que se encuentran debidamente equipados y hagan uso de luces anticollisión y de navegación.
- (3) Deberán integrarse al resto del tránsito sin tener prioridad de paso y a los efectos de las normas para el tránsito aéreo, se ajustarán a lo establecido en las Secciones pertinentes de la Parte 91 de las RAAC

(b) Operación en aeródromos controlados

- (1) Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán operar en aeródromos controlados a excepción de:
 - (i) aeródromos internacionales;
 - (ii) aeródromos clasificados como de Primera Categoría, a excepción de Santa Rosa y Santiago del Estero; y
 - (iii) los aeródromos Morón, San Fernando y San Justo.

(c) Operación en espacios aéreos controlados

- (1) Las aeronaves ultralivianas motorizadas podrán operar en espacios aéreos controlados, a excepción de:
 - (i) Aerovías (AWY)
 - (ii) Áreas de control terminal (TMA);
 - (iii) Zona de tránsito de aeródromo de los aeropuertos de uso internacional; y
 - (iv) Zona de tránsito de aeródromo y Zona de control del Aeroparque Jorge Newbery (ATZ/ CTR- AER), a excepción de los corredores y sectores VFR.
- (2) Los ULM solo podrán ingresar a la zona de tránsito de aeródromo y operar en los aeródromos internacionales clasificados "RG" (Regular para la aviación general internacional) que figuran en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República Argentina, cuando realicen vuelos internacionales exclusivamente.

(d) Requisitos para operar en aeródromos y espacios aéreos controlados

Para poder operar en aeródromos y espacios aéreos controlados, deberán dar cumplimiento a las siguientes normas especiales:

- (1) **Altura máxima:** La altura máxima de operación dentro de la CTR será de 1.000 pies sobre el terreno, y el circuito de tránsito se realizará a 500 pies de altura.
- (2) **Piloto:** El titular del Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada, deberá contar con la Habilitación de Vuelo VFR Controlado, inscripto en el mismo o en una habilitación temporal.
- (i) Para obtener la habilitación mencionada, deberá darse cumplimiento a lo establecido en la Orden 162-(CRA - Curso de Instrucción Reconocida para Habilitación de Vuelo VFR Controlado). Esta habilitación deberá ser requerida y obtenida dentro de los 90 días posteriores a la obtención del Certificado de Piloto, y en el mismo lapso a los ya titulares que operen en espacios aéreo controlados.
- (ii) Quedan exceptuados del cumplimiento de lo establecido en (d) (2) (i) de esta Sección:
- (A) los titulares de la licencia de piloto privado de avión con Habilitación de Vuelo VFR Controlado, o de licencias superiores de avión, quienes deberán dar cumplimiento a lo establecido en los Párrafos 13 y 14 de la Disposición N° 015/86 (Adaptación a ULM) y Disposición N° 287/ 74 (Libro de Vuelo actualizado).
- (B) los pilotos y alumnos en instrucción, bajo la responsabilidad del instructor de vuelo.

NOTA 1: La habilitación de Vuelo VFR Controlado para ULM, no es válida para avión.

NOTA 2: Se recuerda la obligatoriedad de contar con el Certificado de Radiotelefonista correspondiente para operar equipos de radio.

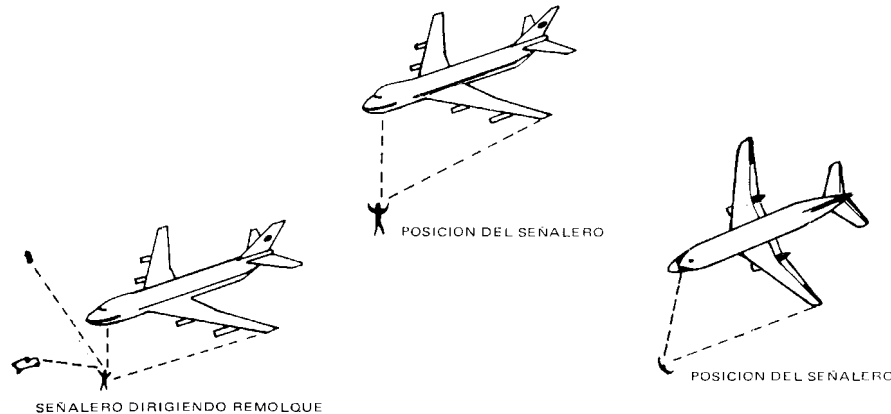
- (c) **Aeronave:** La aeronave deberá cumplimentar los requisitos técnicos establecidos en la Parte 103 de estas regulaciones.
- (d) **Condiciones meteorológicas:** Las operaciones deberá realizarse exclusivamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), cuyos valores mínimos aplicables para ULM son:
- (1) Visibilidad: 8 Km.
- (2) Techo de nubes: 1500 pies.
- (e) **Coordinación y control:** Las operaciones se desarrollarán previa coordinación y autorización de la dependencia de control de jurisdicción, la cual en caso de aprobar la operación, tendrá en cuenta lo siguiente:
- (1) sector del espacio aéreo que se verá afectado;
- (2) horario de la operación;
- (3) restricciones a que deberá ajustarse la operación con motivo del tránsito aéreo en desarrollo o previsto;
- (4) las operaciones deberán realizarse con enlace radioeléctrico permanente, de acuerdo a permisos e instrucciones del control.
- (f) **Horario de operación:** La operación deberá realizarse exclusivamente en el horario comprendido entre la salida y puesta del sol.
- (1) La operación durante el crepúsculo civil solo es permitida en aquellos ULM que se encuentren debidamente equipados y hagan uso de luces anticollisión y de navegación.

NOTA: A los efectos de las normas para el tránsito aéreo, se ajustarán a lo establecido en las secciones pertinentes de la Parte 91 de las RAAC.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

APÉNDICE S – SEÑALES PARA MANIOBRAR EN TIERRA



1. DEL SEÑALERO A LA AERONAVE

NOTA 1: Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

(a) para aeronaves de alas fijas, a la izquierda de la aeronave, donde mejor pueda ser visto por el piloto; y
(b) para helicópteros, en el lugar donde mejor pueda ser visto por el piloto.

NOTA 2: El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

NOTA 3: Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor n° 1 es el motor externo de babor).

NOTA 4: Las señales que llevan un asterisco (*) están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.


NOTA 5: Las referencias a toletes pueden también interpretarse como referencias a palas de tipo raqueta de tenis o guantes con colores fluorescentes (sólo en horas diurnas).

1.1 Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que esta última, de no ser así, podría golpear.

NOTA: La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

- ➔ **1.2** Las señales de este Apéndice, cuando se utilicen tendrán el significado que en el se indican, se utilizarán solamente para los fines indicados y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.
- ➔ **1.3** Un señalero será responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra. Utilizando las señales que se indican en este apéndice.
- ➔ **1.4** Nadie guiará a una aeronave a menos que este debidamente instruido, calificado y aprobado por la autoridad competente para realizar tales funciones.
- ➔ **1.5** El señalero utilizará un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.
- ➔ **1.6** Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales utilizará durante las horas diurnas

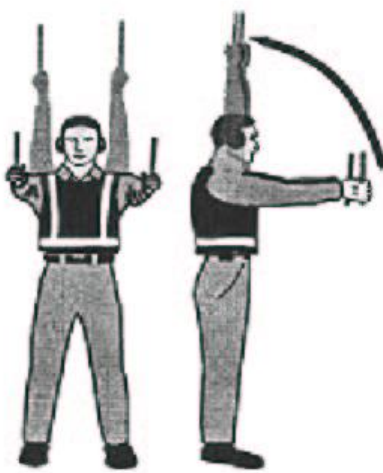
toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes. Todos ellos con colores fluorescentes; por la noche o en condiciones de mala visibilidad se utilizaran toletes iluminados.



1. Encargado de señales/guía


Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete de la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo.

Nota.— Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaria sin obstrucción.



2. Identificación de puerta

Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntado hacia arriba.



3. Prosiga hasta el siguiente señalero o como lo indique la torre o el control de tierra

Apunte con ambos brazos hacia arriba; mueva y extienda los brazos hacia fuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes en la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.

Regulaciones Argentinas
de Aviación Civil



RAAC PARTE 119

CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

Tercera edición
31 Julio de 2008

COMANDO DE REGIONES AEREAS

REGISTRO DE ENMIENDAS

ENMIENDAS			
Numero de Enmienda	Fecha de Aplicación	Fecha de Anotación	Anotada por
1	24/11/2008	24/11/2008	Dpto. Proyecto IASA

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

SUBPARTE	PAGINA	REVISION	SUBPARTE	PAGINA	REVISION
REGISTRO DE ENMIENDAS	ii	24/11/2008			
LISTA DE VERIFICACION DE PAGINAS	iii	24/11/2008			
	iv	24/11/2008			
INDICE	v	24/11/2008			
	vi	24/11/2008			
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	vii	24/11/2008			
AUTORIDAD DE COORDINACION	viii	24/11/2008			
SUBPARTE A	1.1	24/11/2008			
	1.2	24/11/2008			
	1.3	24/11/2008			
	1.4	24/11/2008			
SUBPARTE B	2.1	24/11/2008			
	2.2	24/11/2008			
SUBPARTE C	3.1	24/11/2008			
	3.2	24/11/2008			
	3.3	24/11/2008			
	3.4	24/11/2008			
	3.5	31/07/2008			
	3.6	31/07/2008			
	3.7	24/11/2008			
	3.8	24/11/2008			
	3.9	24/11/2008			
	3.10	24/11/2008			
	3.11	24/11/2008			
	3.12	24/11/2008			
APÉNDICE A	1.1	24/11/2008			
	1.2	24/11/2008			
	1.3	24/11/2008			
	1.4	24/11/2008			
APÉNDICE B	2.1	31/07/2008			
	2.2	31/07/2008			
	2.3	31/07/2008			
	2.4	31/07/2008			
APÉNDICE C	3.1	31/07/2008			
	3.2	31/07/2008			

ESTA PAGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 119 - CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

INDICE GENERAL

☞ - REGISTRO DE ENMIENDAS

☞ - LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

☞ - ÍNDICE

☞ - AUTORIDADES DE APLICACIÓN

☞ - AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

-SUBPARTE A – GENERALIDADES

Secc.	Título
☞ 119.1	Aplicación
☞ 119.2	Cumplimiento con la RAAC Parte 119
☞ 119.3	Definiciones particulares.
☞ 119.5	Autorizaciones, Certificaciones y Prohibiciones.
119.7	Especificaciones de Operación.
119.9	Uso de nombres comerciales.

-SUBPARTE B – APLICACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE OPERACION PARA DIFERENTES CLASES DE OPERACIONES BAJO LAS PARTES 121 Y 135

Secc.	Título
119.21	Explotadores Aéreos que efectúan transporte interno, internacional, suplementario y de taxi aéreo.
☞ 119.23	Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS) o Traslado Aéreo de Órganos (TAO).
119.25	Operaciones con Helicópteros.

-SUBPARTE C - CERTIFICACIÓN, ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN Y OTROS REQUERIMIENTOS PARA OPERACIONES REALIZADAS BAJO LAS PARTES 121 O 135

Secc.	Título
119.31	Aplicación.
119.33	Requerimientos Generales.
119.35	Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) para todos los solicitantes.
☞ 119.37	Contenido del Certificado del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
119.38	Emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
119.39	Denegación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
119.41	Enmienda de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
☞ 119.43	Obligaciones del titular del CESA para mantener las Especificaciones de Operación.
119.45	Reservado
119.47	Base Principal de Operaciones; Base de Operaciones y Base de Mantenimiento: cambio de dirección.
☞ 119.49	Contenido de las Especificaciones de Operación.
119.51	Enmienda de Especificaciones de Operación
119.53	Locación de una aeronave armada y equipada ("Wet Lease").
119.54	Otros acuerdos.
119.55	Reservado.
119.57	Otorgamiento de desviaciones para realizar operaciones en apoyo a situaciones de emergencia.
119.59	Inspecciones y Vigilancia de la Seguridad Operacional
119.60	Previsión de cursos para inspectores de la Autoridad Aeronáutica
119.61	Vigencia y renuncia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA) y de las Especificaciones de Operación.

- 119.63 Continuidad de las operaciones.
- ☞ 119.65 Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 121.
- ☞ 119.67 Personal de conducción: calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 121.
- ☞ 119.69 Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 135.
- 119.71 Personal de conducción: calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 135.
- ➔ 119.73 Operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario: Personal médico requerido.

☞ - **APÉNDICE A- REPRESENTANTES TÉCNICOS PARA OPERACIONES SEGÚN LA PARTE 121**

- **APÉNDICE B- REPRESENTANTES TÉCNICOS PARA OPERACIONES SEGÚN LA PARTE 135**

- **APÉNDICE C - AERONAVES, CRITERIOS BÁSICOS DE CLASIFICACIÓN**

CRFA

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Los siguientes Organismos actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

1. COMANDO DE REGIONES AÉREAS

Av. Com. Pedro Zanni 250
1104 - Buenos Aires - República Argentina
Tel/Fax 54 11 4317-6133/6018
Tel: 54 11 4317-6000 Int: 16112
Dirección: (AFS) SABBQRCT
Telex: 27119 FUAER AR
Dirección Telegráfica: CORAER BAIRE
E-mail: buecray@faa.mil.ar

2. DIRECCIÓN DE TRANSITO AÉREO

Av. Comodoro Pedro Zanni 250 – Of. 178 Sector Verde
1104 - Buenos Aires República Argentina
Tel/Fax 54 11 4317-6307
Dirección (AFS): SABBQTDI
Telex: 27119 FUAER AR
Dirección Telegráfica: DITRAER BAIRE
E-mail: ditraer@faa.mil.ar

3. DIRECCIÓN DE HABILITACIONES AERONÁUTICAS

Av. de los Inmigrantes 2048 – Of. 365 Sector Amarillo
1104 - Buenos Aires República Argentina
Dirección (AFS): SIABBQFDI
Tel. 54 11 4317-6023 / 6010
Tel/Fax. 54 11 4317-6129
E-mail: buedhadir@faa.mil.ar

4. COMISIÓN DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Av. Com. Pedro Zanni 250 - Of. 260. Sector Amarillo
1104 - Buenos Aires - República Argentina
Dirección (AFS): SABBQRCP
Tel/Fax. 54 11 4317-6000 Int. 14593
Tel. 4317 - 6698 / 6498
E-mail: buecrcp@faa.mil.af

5. DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD

Junín 1060
1113 - Buenos Aires - República Argentina
Dirección (AFS): SABBQVDN
Tel. 54 11 4508-2106 - Fax: 54 11 4508-2107
Telex: 27928 DNAFAA
E-Mail: dirección@dna.org.ar

6. JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

Av. Belgrano 1370. Piso 11
1107 - Buenos Aires - República Argentina
Dirección (AFS): SABBQJPT
Tel. Fax.: 54 11 4381-6333 - Tel.: 4382-8890 / 91
Tel. 4317-6000 Int: 16704. / 16705
E-mail: info@jjaac.gov.ar

AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

Para la recepción de consultas, presentación de propuestas y notificación de errores u omisiones dirigirse a:

 **1. DEPARTAMENTO PROYECTO INTERNATIONAL AVIATION SAFETY ASSESSMENT (IASA)**

Av. Com. Pedro Zanni 250 – Of. 261/1 Sector Amarillo

1104 - Buenos Aires – República Argentina

Tel.: 54 11 4317-6000 Int. 14331

Tel. Fax: 54 11 4317-6052

Dirección (AFS): SABBQRPK

E-mail: proyectoiasa@cra.gov.ar

CRA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 119 - CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Secc.	Titulo
☞ 119.1	Aplicación.
☞ 119.2	Cumplimiento con la RAAC Parte 119
☞ 119.3	Definiciones particulares.
☞ 119.5	Autorizaciones, Certificaciones y Prohibiciones.
119.7	Especificaciones de Operación.
119.9	Uso de nombres comerciales.

119.1 Aplicación

(a) Esta Parte es aplicable a toda persona que opere o pretenda operar una aeronave, como Explotador de Servicios de Transporte Aéreo, en concordancia con el Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley 17.285)

(b) Esta Parte establece:

- (1) Los tipos de Certificados de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) emitidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (2) Los requerimientos de certificación que un explotador debe cumplir para obtener y mantener un Certificado que lo autorice a operar de acuerdo con las Partes 121 y 135 de estas RAAC y los de las Especificaciones de Operación para cada Tipo de Operación a ser llevada a cabo y cada clase y tamaño de aeronave a ser operada según las mencionadas partes de ésta Regulación.
- (3) Los requerimientos que un Explotador debe cumplir para realizar operaciones bajo las Partes 121 y 135 y para la operación de cada clase y tamaño de aeronave autorizada en sus Especificaciones de Operación.
- (4) Los requerimientos de la Autoridad Aeronáutica que afectan el contrato de alquiler de una aeronave armada y equipada ("Wet Leasing") y otros arreglos contractuales.
- (5) Los requisitos que debe cumplir el personal de conducción designado por el explotador, para realizar operaciones sujetas a las Partes 121 o Partes 135 de estas RAAC.

(c) Las personas sujetas a los requerimientos de esta Parte deberán cumplir con los requerimientos de las otras Partes de esta Regulación, excepto donde esos requerimientos son modificados, o son impuestos requerimientos adicionales, por medio de las Partes 119, 121 o 135 de éstas RAAC.

☞ **(d)** Esta Parte no regula las operaciones llevadas a cabo de acuerdo con las DNAR Partes 133 y 137.

(e) Esta Parte no es aplicable a:

- (1) Instrucción de estudiantes;
- (2) Vuelos de turismo sin escalas que comiencen y terminen en el mismo aeropuerto y sean conducidos dentro de un radio de 40 km. (25 millas) de ese aeropuerto;
- (3) Vuelos de entrenamiento o ferry;
- (4) Operaciones de trabajo aéreo, incluyendo:
 - (i) Espolvoreo, sembrado, pulverizado de cosechas y/o caza de pájaros.
 - (ii) Remolque de carteles.
 - (iii) Fotografía o reconocimiento aéreo.
 - (iv) Control de incendios.
 - (v) Operaciones de helicópteros en trabajo de construcción o reparación (pero que no incluya el transporte desde y hacia el lugar de operaciones).
 - (vi) Patrullaje de cañerías, de líneas de alta tensión o patrullajes similares aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
- (5) Vuelos de turismo realizados en globos de aire caliente;
- (6) Vuelos sin escalas dentro de un radio de 40 Km. (25 millas) del aeropuerto de despegue transportando personas con el propósito de realizar saltos en paracaídas;
- (7) Vuelos con helicópteros dentro de un radio de 40 Km. (25 millas) del aeropuerto de despegue si:
 - (i) No se lleva más de dos pasajeros además de la tripulación requerida.

- (ii) El vuelo se hace bajo condiciones VFR durante todo el día.
- (iii) El helicóptero utilizado está certificado en la categoría normal y cumple con los requisitos de la inspección de 100 hs. de la RAAC Parte 91.
- (iv) El explotador notificará a la Dirección Aviación de Transporte de la DNA por lo menos 72 Hs. antes de cada vuelo y proporcionará cualquier información esencial que esta oficina requiera.
- (v) El número de vuelos no exceden un total de 6 por año calendario.
- (vi) No se transporta carga, ya sea dentro del helicóptero como fuera del mismo.
- (8) Operaciones de helicópteros con carga externa.
- (9) Servicio postal de emergencia; o
- (10) Reservado.

119.2 Cumplimiento con la RAAC Parte 119

(a) Cada titular a quien se le haya emitido su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y las correspondientes Especificaciones de Operación antes del 31 de diciembre de 2005 de acuerdo con las disposiciones establecidas en el ROA-TAC, en el DNARE 38-2 y en las Partes 121 o 135 del DNAR, continuará operando según dichas normas hasta el 01 de enero de 2007 o hasta que le sean emitidas Especificaciones de Operación de acuerdo con ésta Parte, lo que ocurra primero.

(b) Toda persona que solicite un CESA y las correspondientes Especificaciones de Operación para llevar a cabo operaciones de acuerdo con las RAAC Partes 121 y 135, además deberá cumplir con esta Parte, el Manual de Certificación y Supervisión de Operaciones – Transporte Aerocomercial (MAC-TAC).

119.3 Definiciones particulares

Para el propósito de esta Parte, además de las definiciones establecidas en la Parte 1 de las RAAC, los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

Aeropuerto Alternativo: Es todo aeropuerto aprobado por la Autoridad Aeronáutica a fin de que lo utilice cuando el aeropuerto regular utilizado no se encuentra disponible.

Aeropuerto Regular: Es el aeropuerto que usa el Explotador Aéreo en operaciones programadas y listadas en las Especificaciones de Operación.

Base Principal de Operaciones: Es la ubicación donde se realizan las actividades principales del Explotador Aéreo, según lo establece el mismo.

El Equipamiento necesario de la Aeronave: Es todo equipo necesario para la operación de la aeronave. No incluye equipos o lastre instalados específica o permanentemente u otros con el fin de alterar el peso vacío de una aeronave para alcanzar la capacidad máxima de carga paga.

El Peso Máximo sin Combustible: Es el peso máximo permitido de una aeronave sin el combustible no utilizable o el aceite no drenable. La cifra de ZFW se puede encontrar tanto en el Data Sheet del CT, en el Manual de Vuelo Aprobado de la aeronave o en ambos.

El Peso Vacío: Es el peso de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipos fijos. El peso vacío no incluye el peso de la tripulación y la carga paga, pero sí incluye el peso de todo lastre fijo, de combustible no utilizable, aceite no drenable, cantidad total de refrigerante para el motor y total de fluido hidráulico.

La Capacidad Máxima de Carga Paga: Es:

(1) Para una aeronave cuyo peso máximo sin combustible está en las especificaciones técnicas aprobadas, dicho peso, menos el peso vacío, menos el peso de todo el equipamiento necesario, y menos la carga de operación (consiste de la tripulación de vuelo mínima, alimentos y bebidas y suministros y el equipamiento relacionado con alimentos y bebidas, pero no incluye el combustible no utilizable ni el aceite no drenable)

(2) Para todas las otras aeronaves, el peso máximo de despegue certificado, menos el peso vacío, menos todo el equipamiento necesario, y menos la carga de operación (comprende la carga mínima de combustible, aceite y tripulación de vuelo). El peso promedio estimado ha considerar para la tripulación y el permitido para el aceite y el combustible es el que se detalla a continuación:

(i) Tripulación – para cada miembro de la tripulación requerido por estas Regulaciones.


(A) Para los miembros de la Tripulación de vuelo de sexo masculino: 81,65 Kg (180 libras).

- (B) Para los miembros de la Tripulación de vuelo de sexo femenino: 63,5 Kg (140 libras).
- (C) Para Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) de sexo masculino: 81,65 Kg (180 libras)
- (D) Para Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) de sexo femenino: 59 Kg (130 libras)
- (ii) Aceite – 158,9 Kg (350 libras) o la capacidad de aceite tal como se especifica en el Data Sheet del CT.
- (iii) Combustible – el peso mínimo de combustible requerido por las RAAC para un vuelo entre puntos regionales de 313,3 Km (174 millas náuticas) bajo condiciones meteorológicas que no comprendan operaciones extendidas sobre el agua.

(Disp. 121/08 CRA)

Locación de aeronave armada y equipada “Wet Lease”: Es cualquier convenio donde una persona acuerda proveer una aeronave enteramente armada y equipada y con al menos un miembro de la tripulación de vuelo. Esto no incluye un acuerdo de código compartido.

Operaciones de Taxi Aéreo: Es toda operación no regular de transporte aéreo realizada de acuerdo con la Parte 135, con aeronaves de una capacidad máxima de 30 asientos de pasajeros o 3400 Kg. de Carga Paga.

 **Operación de transporte de carga únicamente:** Es toda operación, ya sea por compensación o alquiler, que no involucre una operación de transporte de pasajeros o si fuese con pasajeros, solo los especificados en las secciones 121.583(a) o 135.85 de estas Regulaciones.

Operaciones de Transporte de Pasajeros: Son todas las operaciones de aeronaves que transportan personas, a menos que las únicas personas en la aeronave sean las identificadas en la secciones 121.583(a) y 135.85 de estas Regulaciones. Una aeronave utilizada para transporte de pasajeros puede transportar carga o correo además de los pasajeros.

Operación Interna: Es toda operación de transporte aéreo efectuada por un explotador, con cualquier aeronave, entre dos o más puntos dentro del Territorio Argentino

Operación Internacional: Es toda operación de transporte aéreo realizada entre el territorio de la República y el de un Estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.

Operaciones Programadas: Son todas las operaciones con transporte de pasajeros ya sea por compensación o alquiler llevadas a cabo por un Explotador Aéreo para la cual el Explotador Aéreo o representante ofrece por adelantado la ubicación y la hora de partida y la ubicación del arribo. No incluye operaciones con pasajeros que se llevan a cabo como una operación de chárter, según los Decretos N° 1364/90 y 1470/97.

Operación Suplementaria: Es toda operación de transporte aéreo con cualquier aeronave descrita en el párrafo (1) de esta definición bajo algún tipo de operación de aquellas descritas en el párrafo (2) de esta definición:

(1) Aeronaves:

(i) Aeronaves con una configuración de más de 30 asientos para pasajeros, no incluyendo los asientos para la tripulación, o

(ii) Aeronaves con una carga paga de más de 3400 Kg

(2) Tipos de Operación:

(i) Operaciones en las cuales la hora y el lugar de partida y el lugar de arribo se acuerdan específicamente con el cliente o el representante del mismo.

(ii) Operaciones de transporte de carga.

(iii) Operaciones Chárter de transporte de pasajeros realizadas según los Decretos N° 1364/90 y 1470/97.

Tipo de Operación: Es una de las varias operaciones que el Explotador Aéreo está facultado a realizar, según se especifica en las Especificaciones de Operación, es decir, Interna, Internacional o suplementaria.


Vuelos Charter: Son aquellos operados bajo los términos de un contrato de fletamento entre un Explotador Aéreo Certificado y su cliente. Estos no incluyen Transporte Aéreo Regular Interno o Internacional o Transporte Aéreo No Regular de Carga, vendidos a través de pasajes o guías aéreas individuales.

119.5 Autorizaciones, Certificaciones y Prohibiciones

(a) Ninguna persona puede realizar operaciones de Transporte Aéreo a menos que, posea una autorización o concesión apropiada emitida por la Autoridad Nacional competente según la Ley N° 17.285, art. 102,

o por una Autoridad Provincial en caso de operaciones exclusivamente dentro de su jurisdicción.

(b) A toda persona autorizada según el párrafo (a) de esta sección, la Autoridad Aeronáutica le emitirá un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) siempre que la Autoridad Aeronáutica encuentre que la misma posee la capacidad técnica y operativa para llevar a cabo la operación solicitada en forma segura de acuerdo con las normas establecidas por la Autoridad Aeronáutica para la emisión de dicho certificado y las Especificaciones de Operación asociadas.

 **(c)** A toda persona autorizada a realizar operaciones de Transporte Aéreo según las Partes 121 y/o 135 de éstas RAAC se le emitirá solo un CESA autorizando tales operaciones, sin importar el Tipo de Operación o la clase o tamaño de la aeronave a ser operada.

(d) Toda persona que realiza operaciones de acuerdo a más de un párrafo de las secciones 119.21, 119.23 o 119.25, deberá conducir las mismas cumpliendo con:

- (1) Los requerimientos especificados en cada párrafo de esas secciones para el tipo de operación realizada según ese párrafo; y
- (2) Las autorizaciones, limitaciones y procedimientos establecidos por las Especificaciones de Operación para cada Tipo de Operación.

(e) Ninguna persona puede operar como Explotador Aéreo sin, o en violación de, un CESA apropiado y de las Especificaciones de Operación apropiadas.

(f) Ninguna persona debe operar como Explotador Aéreo violando cualquier desviación o excepción que haya sido emitida para dicha persona o para su representante.

(g) Ninguna persona puede publicitar u ofrecer de otra forma realizar una operación contemplada en esta Parte a menos que esa persona se encuentre autorizada por la Autoridad Aeronáutica para conducir dicha operación.

119.7 Especificaciones de Operación

(a) Las Especificaciones de Operación, en general, deberán contener lo siguiente:

- (1) Las autorizaciones, limitaciones y aquellos procedimientos aplicables bajo los cuales se realizará cada tipo de operación; y
- (2) Aquellos otros procedimientos bajo los cuales se operará cada clase y tamaño de aeronave.

(b) Las Especificaciones de Operación no son parte del CESA, excepto los párrafos de las mismas que identifican los Tipos de Operación autorizados.

119.9 Uso de Nombres Comerciales

(a) Ningún Explotador certificado de acuerdo con esta Parte puede operar una aeronave según las Partes 121 y 135 de estas Regulaciones a menos que utilice un Nombre Comercial que lo identifique.

(b) Ningún Explotador puede operar una aeronave según las Partes 121 y 135 de estas Regulaciones a menos que su nombre se exhiba de manera ostensible en la aeronave y sus caracteres sean claramente visibles y legibles desde el exterior de la misma para una persona que se encuentra ubicada en la superficie, en todo momento excepto durante el vuelo. Las maneras de exhibir el nombre en la aeronave y la legibilidad del mismo deben ser aceptables para la Autoridad Aeronáutica.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 119 – CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

SUBPARTE B - APLICACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE OPERACIONES PARA DIFERENTES CLASES DE OPERACIONES BAJO LAS PARTES 121 Y 135

Secc.	Título
119.21	Explotadores Aéreos que efectúan transporte interno, internacional, suplementario y de taxi aéreo.
→ 119.23	Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS) o Traslado Aéreo de Órganos (TAO).
119.25	Operaciones con helicópteros.

119.21 Explotadores Aéreos que efectúan transporte interno, internacional, suplementario y de taxi aéreo

(a) Toda persona que realiza operaciones con aeronaves como Explotador Aéreo, deberá cumplir con los requerimientos de certificación y de las especificaciones de operación de la Subparte C de esta parte, y realizará sus:

(1) Operaciones Internas de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 121 de estas Regulaciones y le serán emitidas las Especificaciones de Operación para dichas operaciones conforme a dichos requerimientos.

(2) Operaciones Internacionales de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 121 de estas Regulaciones y le serán emitidas las Especificaciones de Operación para dichas operaciones conforme a dichos requerimientos.

(3) Operaciones Suplementarias de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 121 de estas Regulaciones y le serán emitidas las Especificaciones de Operación para dichas operaciones conforme a dichos requerimientos. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar o requerir que esas operaciones sean realizadas según los párrafos (a)(1) o (a)(2) de ésta sección cuando:

(i) Las operaciones de transporte de pasajeros se realizan entre puntos que son también cubiertos por las operaciones internas o internacionales llevadas a cabo por ese explotador.

(ii) Las operaciones de carga solamente son llevadas en forma regular y frecuente entre los mismos dos puntos.

(4) Operaciones de Taxi Aéreo de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 135 de estas Regulaciones y le serán emitidas las Especificaciones de Operación para dichas operaciones conforme a dichos requerimientos.

(b) Las personas que están sujetas a los requerimientos del párrafo (a)(4) de ésta sección pueden conducir esas operaciones de acuerdo con los requerimientos del párrafo (a)(3) de ésta sección siempre que la Autoridad Aeronáutica lo autorice a ello.

→ **119.23 Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS) o Traslado Aéreo de Órganos (TAO)**

Toda persona que pretenda llevar a cabo operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS) o Traslado Aéreo de Órganos (TAO) por pago o compensación, deberá satisfacer los requerimientos de Certificación establecidos en esta Parte y los requerimientos de Operación establecidos en las Partes 121 o 135, según corresponda.

119.25 Operaciones con Helicópteros

Toda persona que realice operaciones con helicópteros por remuneración o alquiler deberá cumplir con los requerimientos para la certificación y de las Especificaciones de Operación de la Subparte C de esta Parte, y deberá realizar sus operaciones de acuerdo con los requerimientos aplicables de la Parte 135 y le serán emitidas las Especificaciones de Operación para esas operaciones de acuerdo con esos requerimientos regulatorios.

ESTA PAGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 119 – CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

SUBPARTE C - CERTIFICACIÓN, ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN Y OTROS REQUERIMIENTOS PARA OPERACIONES REALIZADAS BAJO LA PARTE 121 O LA PARTE 135

Secc.	Título
119.31	Aplicación.
119.33	Requerimientos Generales.
119.35	Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) para todos los solicitantes.
☞ 119.37	Contenido del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)
119.38	Emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
119.39	Denegación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
119.41	Enmienda de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
☞ 119.43	Obligaciones del titular del Certificado para mantener las Especificaciones de Operación.
119.45	Reservado
119.47	Base Principal de Operaciones; Base de Operaciones y Base de Mantenimiento: cambio de dirección.
☞ 119.49	Contenido de las Especificaciones de Operación.
119.51	Enmienda de Especificaciones de Operación
119.53	Locación de una aeronave armada y equipada ("Wet Lease").
119.54	Otros acuerdos
119.55	Reservado.
119.57	Otorgamiento de desviaciones para realizar operaciones en apoyo a situaciones de emergencia.
119.59	Inspecciones y Vigilancia de la Seguridad Operacional
119.60	Previsión de cursos para inspectores de la Autoridad Aeronáutica
119.61	Vigencia y renuncia del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y de las Especificaciones de Operación.
119.63	Continuidad de las operaciones.
☞ 119.65	Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 121.
☞ 119.67	Personal de conducción: calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 121.
☞ 119.69	Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 135.
119.71	Personal de conducción: calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 135.
➔ 119.73	Operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario: Personal médico requerido.

119.31 Aplicación

Esta Subparte establece los requerimientos de certificación y prescribe el contenido de las Especificaciones de Operación y otros requerimientos para las operaciones realizadas bajo la Parte 121 o la Parte 135.

119.33 Requerimientos Generales

- (a) Para operar como Explotador Aero comercial, se deberá:
- (1) Ser titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA).
 - (2) Tener aprobadas las Especificaciones de Operación.
- (b) Durante el proceso de solicitud, la Autoridad Aeronáutica competente le requerirá a cada Solicitante de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) bajo esta Parte, y a cada explotador que solicite Especificaciones de Operación que otorguen la autorización para realizar operaciones comprendidas en las secciones 121.163 o 135.145 de estas RAAC, ensayos de demostración (ensayos de cumplimiento).
- (c) Todos los ensayos de demostración (ensayos de cumplimiento) deberán ser realizados de manera aceptable para la Autoridad Aeronáutica competente y cumpliendo con los requerimientos operativos y de mantenimiento de las Partes 121 o 135 de estas RAAC, como si el solicitante estuviera completamente certificado. La Autoridad Aeronáutica competente emitirá una Nota de Autorización para cada persona, enunciando las diversas autorizaciones bajo las cuales se deben llevar a cabo los ensayos de demostración.

119.35 Requerimientos para solicitar un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) para todos los solicitantes.

- (a) Toda persona que solicite un CESA deberá presentar una solicitud, de la manera establecida por la Autoridad Aeronáutica en el Manual de Certificación y Supervisión de Operaciones de Transporte Aero-comercial (MAC-TAC), conteniendo toda información que la misma requiera.
- (b) En todos los casos el solicitante deberá presentar la solicitud a la Autoridad Aeronáutica competente al menos 90 días hábiles antes de la fecha en que pretenda iniciar la operación.

119.37 Contenido del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

☞ El CESA y sus Anexos serán emitidos en idioma español e inglés y contendrán como mínimo:

- (a) Nombre del explotador.
- (b) Ubicación de la Base Principal de Operaciones del Explotador.
- (c) Número del CESA.
- (d) Identificación de las operaciones autorizadas al explotador.
- (e) Fecha de vigencia del CESA (Fecha de vencimiento)
- (f) Firma de la Autoridad Aeronáutica competente.

119.38 Emisión del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

- (a) La Autoridad Aeronáutica competente, al otorgar un CESA, emitirá una Disposición de alcance particular, que avalará el otorgamiento.
- (b) Un Solicitante obtendrá su CESA, si demuestra ante la Autoridad Aeronáutica competente que:
- (1) Cumple con los requerimientos establecidos en esta Parte,
 - (2) Posee una autorización o concesión apropiada emitida por la Autoridad Aeronáutica según el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) o por la Autoridad Provincial en caso de operaciones realizadas, exclusivamente, dentro de esa provincia y;
 - (3) Está apropiada y adecuadamente equipado y capacitado de acuerdo con los requerimientos de estas Regulaciones y es capaz de realizar en forma segura las operaciones según las disposiciones apropiadas de la Parte 121 o la Parte 135 y las Especificaciones de Operación aprobadas bajo esta Parte.

119.39 Denegación de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

Una solicitud para un CESA será denegada si la Autoridad Aeronáutica competente determina que el solicitante no está apropiada y adecuadamente equipado y capacitado o no es capaz de realizar en forma segura las operaciones bajo las Regulaciones vigentes.

119.41 Enmienda de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA)

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá enmendar cualquier CESA emitido bajo esta Parte si:
- (1) La Autoridad Aeronáutica competente determina que la Seguridad Operacional en el Transporte Aero-comercial o, en general, el interés público requieren tal enmienda; o
 - (2) El titular del CESA solicita una enmienda del mismo y la Autoridad Aeronáutica competente determina que la Seguridad Operacional en el Transporte Aero-comercial y el interés público permiten tal enmienda.
- (b) Cuando la Autoridad Aeronáutica competente considere necesario emitir una orden de enmienda a todo o parte del Certificado, notificará al Explotador Aéreo, por escrito, de la propuesta de enmienda debidamente justificada; fijando un período razonable (el cual no será menor a 7 días), dentro de los cuales el poseedor podrá presentar sus consideraciones fundamentando debidamente las mismas. Después de analizar los argumentos relevantes presentados, la Autoridad notificará, por escrito, al explotador sobre la decisión adoptada respecto a dicha enmienda. La enmienda entrará en vigencia al momento de que el ex-

plotador reciba la notificación de la misma.

- (c) Cuando el titular del CESA solicita una enmienda del mismo, se aplicarán los siguientes procedimientos:
- (1) El titular del CESA deberá presentar una solicitud de enmienda al mismo con al menos 15 días de anticipación a la fecha en que éste propone, que dicha enmienda se haga efectiva, a menos que la Autoridad Aeronáutica competente, apruebe que se presente con un tiempo menor; y
 - (2) La solicitud deberá ser presentada a la Autoridad Aeronáutica competente en la forma y manera dispuesta por la Autoridad Aeronáutica, exponiendo las razones y fundamentos que avalan el requerimiento.
- (d) Cuando un explotador solicita una reconsideración de una decisión de la Autoridad Aeronáutica correspondiente a una enmienda al CESA, deberá requerir la misma dentro de los 30 días de recibida la notificación de la Autoridad.

119.43 Obligaciones del titular del CESA para mantener las Especificaciones de Operación

Cada titular de un CESA deberá:

- (a) Mantener un juego completo y en forma separada de sus Especificaciones de Operación en la Base Principal de Operaciones.
- (b) Incluir en su Manual del Explotador, los extractos pertinentes de sus Especificaciones de Operación o referencias a las mismas, debiendo además:
- (1) Identificar claramente cada uno de tales extractos como parte de sus Especificaciones de Operación; y
 - (2) Declarar que el cumplimiento con cada uno de los requerimientos de sus Especificaciones de Operación es obligatorio.
- (c) Mantener informado a cada uno de sus empleados, y otras personas afectadas a sus operaciones, de las disposiciones de sus Especificaciones de Operación que afectan a sus deberes y responsabilidades.

119.45 Reservado

119.47 Base Principal de Operaciones; Base de Operaciones y Base de Mantenimiento: cambio de dirección

- (a) Cada titular de un CESA, deberá establecer una Base Principal de Operaciones dentro del Territorio Nacional. El explotador podrá, también, establecer, en forma separada, una Base de Operaciones y una Base de Mantenimiento, las cuales podrán estar ubicadas en el mismo lugar como Base Principal de Operaciones o en lugares diferentes.
- (b) Establecida la ubicación de su Base Principal de Operaciones o su Base de Operaciones y su Base de Mantenimiento según el inciso (a) de esta Sección, cualquier cambio de ubicación de las mismas, deberá ser notificado por escrito a la Autoridad Aeronáutica competente, con al menos 10 días de anticipación al momento en que se produzca dicho cambio.

119.49 Contenido de las Especificaciones de Operación


- (a) El titular de un CESA que realiza operaciones internas y/o internacionales deberá poseer Especificaciones de Operación que contengan lo siguiente:
- (1) El domicilio específico donde se encuentra ubicada la Base Principal de Operaciones y, si es diferente, la dirección de correo postal que servirá como primer punto de contacto entre la Autoridad Aeronáutica competente y el titular del CESA.
 - (2) Referenciar la Autorización o Concesión emitida por la SSTA o Estado Provincial, en caso de ser requerido.
 - (3) Tipo de aeronave, matrícula, número de serie y configuración de cada aeronave autorizada, aeropuertos regulares o de alternativa y tripulantes (especificando sus funciones) que se utilizarán para las operaciones regulares.
 - (i) Reservado.
 - (ii) El titular de un CESA no podrá realizar ninguna operación usando aeronave alguna que no esté listada en sus Especificaciones de Operación.
 - (iii) El titular de un CESA certificado para operaciones regulares, sólo podrá operar en los aeropuertos que se encuentren listados en sus Especificaciones de Operación

- (4) Tipos de operaciones autorizadas.
- (5) Autorizaciones y limitaciones de las rutas aéreas y áreas de operación.
- (6) Limitaciones de aeródromos.
- (7) Límites de tiempo o estándares para determinar los límites de tiempo para recorridas generales, inspecciones y pruebas de estructuras, motores, hélices, rotores, componentes y equipos de emergencia.
- (8) Método autorizado para el control del peso y balanceo de la aeronave.
- (9) Reservado.
- (10) Información requerida sobre locación de aeronaves armadas y equipadas ("Wet Lease"), según se requiere en la Sección 119.53 (c).
- (11) Cualquier desviación o excepción otorgada para cualquiera de los requerimientos de estas regulaciones.
- (12) Cualquier otro ítem que la Autoridad Aeronáutica competente considere necesario.

(b) El titular de un CESA que realiza operaciones suplementarias, deberá poseer Especificaciones de Operación que contengan lo siguiente:

- (1) El domicilio específico donde se encuentra ubicada la Base Principal de Operaciones y, si es diferente, la dirección de correo postal que servirá como primer punto de contacto entre la Autoridad Aeronáutica competente y el titular del CESA.
- (2) Reservado.
- (3) Referenciar la Autorización o Concesión emitida por la SSTA o Estado Provincial, en caso de ser requerido.
- (4) Tipo de aeronave, matrícula, número de serie y configuración de cada aeronave autorizada que utilizará.
 - (i) Reservado.
 - (ii) El titular de un CESA no podrá realizar ninguna operación usando aeronave alguna que no esté listada en sus Especificaciones de Operación.
- (5) Tipos de operaciones autorizadas.
- (6) Autorizaciones y limitaciones de las rutas aéreas y áreas de operación.
- (7) Autorizaciones y limitaciones especiales de aeropuertos.
- (8) Límites de tiempo o estándares para determinar los límites de tiempo para recorridas generales, inspecciones y pruebas de estructuras, motores, hélices, rotores, componentes y equipos de emergencia.
- (9) Método autorizado para el control del peso y balanceo de la aeronave.
- (10) Información requerida sobre locación de aeronaves armadas y equipadas ("Wet Lease"), según se requiere en la Sección 119.53 (c).
- (11) Cualquier autorización o requerimiento para realizar operaciones suplementarias según está previsto en la sección 119.21(a)(3)(i) o(ii).
- (12) Cualquier desviación o excepción otorgada para cualquiera de los requerimientos de éstas Regulaciones.
- (13) Cualquier otro ítem que la Autoridad Aeronáutica competente considere necesario.

(c) El titular de un CESA que realiza operaciones de taxi aéreo, deberá poseer Especificaciones de Operación que contengan lo siguiente:

- (1) El domicilio específico donde se encuentra ubicada la Base Principal de Operaciones y, si es diferente, la dirección de correo postal que servirá como primer punto de contacto entre la Autoridad Aeronáutica competente y el titular del CESA.
- (2) Referenciar la Autorización o Concesión emitida por la SSTA o Estado Provincial, en caso de ser requerido.
- (3) Tipo y área de operaciones autorizadas.
-  (4) Categoría y clase de aeronave que puede ser utilizado en esas operaciones.
- (5) Tipo de aeronave, matrícula, número de serie y configuración de cada aeronave autorizada que utilizará.
 - (i) Reservado.
 - (ii) El titular de un CESA no podrá realizar ninguna operación usando aeronave alguna que no esté listada en sus Especificaciones de Operación.
- (6) Matrícula de cada aeronave que es inspeccionada según un Programa de Inspección de Aeronave Aprobado (PIAA) bajo la sección 135.419 de éstas regulaciones.
- (7) Límites de tiempo o estándares para determinar los límites de tiempo para recorridas generales, inspecciones y pruebas de estructuras, motores, hélices, rotores, componentes y equipos de emergencia de las aeronaves que se encuentran comprendidas dentro de un Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada (PMAC) según la sección 135.411(a)(2) de estas Regulaciones.
- (8) Items de mantenimiento adicionales requeridos por la Autoridad Aeronáutica bajo la sección 135.421 de estas regulaciones.

puesto en los incisos (a) y (b), según aplique.

119.53 Otros acuerdos

(a) En todo otro acuerdo o arreglo que involucre aeronaves, se tendrá en cuenta lo determinado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico.) Artículo 107.

(b) Un titular de un CESA certificado bajo esta Parte, operando según Parte 121 o Parte 135, no puede realizar ninguna operación en lugar de otro titular de un CESA

119.55 Reservado

119.57 Otorgamiento de desviaciones para realizar operaciones en apoyo a situaciones de emergencia

(a) En condiciones de emergencia, la Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar desviaciones, sí:

- (1) Hubiera condiciones que requieran el transporte de personas o suministros para la protección de vidas o propiedades.
- (2) La Autoridad Aeronáutica encuentra que es necesaria una desviación para realizar en forma expeditiva una operación.

(b) Cuando la Autoridad Aeronáutica competente autorice desviaciones para operaciones bajo condiciones de emergencia:

- (1) Emitirá una enmienda apropiada a las Especificaciones de Operación del titular del CESA; o
- (2) Si la naturaleza de la emergencia no permite una enmienda oportuna de las Especificaciones de Operación:
 - (i) La Autoridad Aeronáutica competente podrá autorizar la operación por el medio que considere más conveniente, y
 - (ii) El titular del CESA suministrará a la Autoridad Aeronáutica competente un detalle de la operación realizada, dentro de las 24 horas posteriores.

119.59 Inspecciones y Vigilancia de la Seguridad Operacional

(a) En cualquier momento y lugar, la Autoridad Aeronáutica puede llevar a cabo una inspección o prueba para determinar si el Titular de un CESA cumple con las regulaciones que le son aplicables, con su Certificado y sus Especificaciones de Operación.

(b) El explotador debe:

- (1) Poner a disposición de la Autoridad Aeronáutica en su Base Principal de Operaciones:
 - (i) Su Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y sus Especificaciones de Operación asociadas y;
 - (ii) Un Listado actualizado que contendrá la ubicación y las personas responsables de cada registro, documento y reporte que el explotador debe mantener, de acuerdo con las presentes Regulaciones aplicables a la operación que realiza el explotador.
- (2) Permitir a la Autoridad Aeronáutica hacer cualquier inspección o prueba para determinar el cumplimiento de cualquier tópico descrito en el párrafo (a) de esta sección.

(c) Cada empleado de, o persona contratada por, el explotador que sea responsable de mantener los registros del explotador, debe poner esos registros a disposición de la Autoridad Aeronáutica.

(d) La Autoridad Aeronáutica puede decidir si el Poseedor de un CESA puede continuar manteniendo su Certificado y/o sus Especificaciones de Operación basada en razones surgidas de las actividades realizadas de acuerdo al párrafo (a) de esta sección o en cualquier otra razón debidamente fundada.

(e) Si una vez que la Autoridad Aeronáutica lo ha solicitado, el explotador no pone a disposición de ésta, el CESA, las Especificaciones de Operación o cualquier otro registro, documento o reporte requerido, será razón para la suspensión total o de alguna parte de su Certificado y sus Especificaciones de Operación.

119.60 Previsión de cursos para Inspectores de la Autoridad Aeronáutica

En aquellos casos en que un explotador certificado o en proceso de certificación prevea incorporar un tipo de aeronave para la cual la Autoridad Aeronáutica no dispone de inspectores habilitados, deberá proporcionar un

curso inicial (teórico y práctico) para la cantidad de inspectores que la DHA determine basándose en la magnitud de las operaciones a realizar.


119.61 Vigencia y renuncia al Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) y de las Especificaciones de Operación.

- (a) Un CESA emitido bajo esta Parte tendrá una vigencia de 2 años renovables, o hasta que:
- (1) El titular del CESA renuncie a él ante la Autoridad Aeronáutica competente
 - (2) La Autoridad Aeronáutica competente lo suspenda, lo cancele; o
 - (3) La Autoridad competente (la SSTA o la Autoridad Provincial, según corresponda) cancele la autorización o concesión otorgada.
- (b) Las Especificaciones de Operación emitidas bajo esta parte, la Parte 121 o la Parte 135 mantendrán su vigencia en concordancia con el CESA, a menos que:
- (1) El CESA sea suspendido o cancelado.
 - (2) Las Especificaciones de Operación son enmendadas de acuerdo con la sección 119.51.
 - (3) El Titular del CESA no lleve a cabo un tipo de operación por más del tiempo especificado en la sección 119.63 y no logre cumplir los procedimientos de la sección 119.63 al reasumir ese tipo de operación; o
 - (4) La Autoridad Aeronáutica competente suspenda o cancele las Especificaciones de Operación para un tipo de operación determinado.
- (c) Dentro de los 30 días posteriores a que el titular del CESA finalice totalmente sus operaciones bajo las Parte 121 y 135, deberá remitir el CESA y las Especificaciones de Operación a la Autoridad Aeronáutica competente (CRA).

119.63 Continuidad de las operaciones

- (a) Excepto que se cumpla con lo dispuesto en el párrafo (b) de esta sección, ningún explotador puede llevar a cabo un tipo de operación autorizadas en sus Especificaciones de Operación a menos que este haya efectuado la misma dentro del número de días calendario consecutivos especificados a continuación:
- (1) Para operaciones internas o internacionales: 30 días.
 - (2) Para operaciones suplementarias o de taxi aéreo: 90 días. Este párrafo no se aplica en el caso que el explotador esté autorizado a realizar operaciones internas o internacionales y haya llevado a cabo éstas dentro de los 30 días.
- (b) Si un explotador no realiza un tipo de operación autorizada en sus Especificaciones de Operación dentro del número de días calendario consecutivos especificados en el párrafo (a) de esta sección, no podrá realizar este tipo de operación a menos que este:
- (1) Informe a la Autoridad Aeronáutica al menos 5 días calendario antes de la reanudación de ese tipo de operación, y
 - (2) Se ponga a disposición de la Autoridad Aeronáutica y permita el acceso a esta durante esos 5 días calendarios, en caso de que la Autoridad Aeronáutica decida llevar a cabo una inspección completa para determinar si el explotador continúa equipado adecuada y apropiadamente y es capaz de llevar a cabo una operación segura.

119.65 Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 121

-  (a) Cada titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) debe contar con suficiente personal de conducción calificado y personal técnico para asegurar el más alto grado de seguridad en sus operaciones. El titular del CESA debe contar con personal calificado sirviendo tiempo completo (full time) en las posiciones siguientes o equivalentes a las mismas:
- (1) Director o Gerente General
 - (2) Director / Jefe de Seguridad Operacional (SMS)
 - (3) Director o Gerente de Operaciones
 - (4) Jefe de Pilotos
 - (5) Director de Área Técnica
 - (6) Gerente de Aseguramiento de Calidad
 - (7) Gerente de Mantenimiento
 - (8) Gerente de Entrenamiento o Instrucción
 - (9) Gerente de Ingeniería

- (10) Jefe de Inspección
- (11) Jefe de Mantenimiento
- (12) Director Médico (si es aplicable)

La persona que ocupe el puesto de Director de Área Técnica deberá asumir entre sus funciones la de Representante Técnico, en un todo de acuerdo con el Apéndice A de esta Parte

(b) La Autoridad Aeronáutica competente puede aprobar las posiciones listadas en el párrafo (a) de esta Sección u otras distintas, para una operación de características particulares, si el titular del Certificado demuestra que puede llevar a cabo dicha operación con el más alto nivel de seguridad bajo la dirección de un menor número o de diferentes categorías del personal de conducción debido a:

- (1) La clase de operación involucrada y tamaño de la organización.
- (2) La cantidad y tipo de aeronaves utilizadas.
- (3) El área de operación

(c) El título de las posiciones requeridas bajo el párrafo (a) de esta Sección o el título y la cantidad de las posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (b) de esta Sección, deberán ser incluidos en las Especificaciones de Operación. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede permitir que dicha información sea incluida en el Manual del Explotador, debiendo, en este caso, hacerse una referencia apropiada en las Especificaciones de Operación del Explotador.

(d) Las personas que sirvan en las posiciones requeridas o aprobadas bajo el párrafo (a) o (b) de esta Sección y cualquier persona que tenga una posición en la que ejerza el control sobre las operaciones realizadas bajo el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA), deben:

- (1) Estar calificados a través de entrenamiento, experiencia y habilidad;
- (2) De acuerdo con sus responsabilidades, poseer sólidos conocimientos de la documentación relacionada con las operaciones que el CESA autoriza realizar, a saber:
 - (i) Código Aeronáutico de la República Argentina
 - (ii) Especificaciones de Operación del titular del CESA.
 - (iii) Todo lo referente al mantenimiento y requerimientos de aeronavegabilidad mencionados en las Partes aplicables de estas Regulaciones (Ej. Partes 21, 23, 25, 33, 34, 35, 36, 43 y 45 DNAR; y Partes 1, 65, 91 y 121 RAAC)
 - (iv) Los Manuales requeridos por la Sección 121.133
- (3) En el ejercicio de sus funciones, cumplir con los requerimientos legales aplicables y mantener las operaciones seguras.

(e) Cada titular del CESA deberá:

- (1) Declarar en la parte de Políticas del Manual requerido por la Sección 121.133, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) de esta Sección.
- (2) Incluir en dicho Manual una lista de nombres y direcciones laborales de todas las personas asignadas a tales funciones.
- (3) Notificar dentro de los 10 días, a la Autoridad Aeronáutica competente, cualquier cambio en el personal que pudiera producirse en cualquiera de las posiciones listadas.

119.67 Personal de Conducción: calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 121



(a) Para desempeñarse como Director o Gerente de Operaciones, la persona designada deberá:

- (1) Poseer una licencia de Piloto de Transporte Línea Aérea y haberse desempeñado por lo menos 3 (tres) años como piloto al mando de un avión grande (superior a 5700 Kg); o
- (2) Tener por lo menos tres años de experiencia como Director o Gerente de Operaciones, utilizando aviones grandes, o una posición de responsabilidad equivalente y,


(b) Para desempeñarse como Jefe de Pilotos, la persona designada deberá:

- (1) Poseer una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea vigente, con una habilitación como mínimo de un avión que opera el explotador;
- (2) Haber tenido como mínimo 3 (tres) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave grande operada por un Explotador Aéreo.

(c) Para desempeñarse como Director de Área Técnica o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos para desempeñarse como Representante Técnico de esta Parte.

-  **(d)** Para desempeñarse como Gerente de Aseguramiento de Calidad respecto de Mantenimiento o como Gerente de Ingeniería, la persona designada deberá:
- (1) Tener el título de Ingeniero Aeronáutico y al menos 3 años de antigüedad en el ejercicio del título
 - (2) Tener por lo menos 3 años de experiencia en mantenimiento de aviones grandes de más de 10 asientos para pasajeros, en uno de los cuales, debió haberse desempeñado en un cargo de conducción o supervisión del mantenimiento, del aseguramiento de calidad/control de calidad o de ingeniería.
- (e)** Para desempeñarse como Gerente de Mantenimiento según esta Parte, la persona designada deberá:
- (1) Tener el título de Ingeniero Aeronáutico y tener al menos 4 (cuatro) años de antigüedad en el ejercicio del Título.
 - (2) Tener por lo menos 4 años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes de más de 10 asientos para pasajeros, y 1 (un) año de los cuales debe haber estado en un cargo de supervisión o conducción del mantenimiento o del aseguramiento de calidad/control de calidad o de ingeniería.
-  **(f)** Para desempeñarse como Jefe de Inspección de Mantenimiento según esta Parte, la persona designada deberá:
- (1) Poseer una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA) categoría "C" o un Certificado de Competencia como Certificador Aeronáutico, apropiados para las aeronaves que opera el Titular del CESA y
 - (2) Poseer 3 años de experiencia en mantenimiento, en la misma categoría y clase de aeronaves operadas por el Titular del CESA, debiendo, en 1 (un) año de ellos, haber tenido experiencia en puestos responsables del aseguramiento/control de calidad del mantenimiento de aeronaves.
- (g)** Para desempeñarse como Jefe de Mantenimiento según esta Parte, la persona designada deberá:
- (1) Poseer una Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (MMA) categoría "C" o un Certificado de Competencia como Certificador Aeronáutico, apropiados para las aeronaves que opera el Titular del Certificado, y
 - (2) Tener 3 años de experiencia de mantenimiento, en la misma categoría y clase de aeronaves operadas por el Titular del CESA, debiendo, en 1 (un) año de ellos, haber tenido experiencia en puestos responsables del retorno al servicio o de supervisión del mantenimiento de aeronaves.
- (h)** Para cumplir funciones de Jefe de Seguridad Operacional o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos para desempeñarse como Jefe de Pilotos o como Gerente de Aseguramiento de Calidad según esta Parte.
- (i)** El titular del CESA puede pedir una desviación, para emplear una persona que no cumpla con los requerimientos de la experiencia de vuelo, ejecutiva o de supervisión establecidos por esta Sección para ocupar alguna de las posiciones mencionadas en el párrafo (a), si la Autoridad Aeronáutica competente encontrara que la persona tiene una experiencia comparable y puede llevar a cabo eficazmente las funciones asociadas con la posición para la que es propuesta, de acuerdo con los requerimientos de estas Regu-laciones y los procedimientos mencionados en el Manual del Titular del Certificado. Los beneficios de una desviación bajo este párrafo podrán obtenerse después de haberse considerado la medida y el alcance de la operación y la calificación del personal propuesto, por parte de la Autoridad Aeronáutica competente, quien en cualquier momento y con la debida justificación, puede dejar sin efecto todo tipo de beneficio asociado con una desviación que haya sido emitido según este párrafo.

119.69 Personal de conducción requerido para realizar operaciones bajo la Parte 135

- (a)** Cada titular de un CESA debe tener personal de conducción y personal técnico suficientemente calificado para garantizar el más alto grado de seguridad en sus operaciones. El titular de un CESA debe tener personal calificado desempeñándose en las posiciones siguientes o equivalentes a las mismas:
- (1) Director o Gerente de Operaciones
 - (2) Jefe de Pilotos
 -  (3) Director de Seguridad Operacional (SMS)
 - (4) Director de Mantenimiento
- La persona que se desempeñe en el puesto de Director de Mantenimiento deberá asumir entre sus funciones, la de Representante Técnico en un todo de acuerdo con el Apéndice B de esta Parte.
- Todo explotador que opere una sola aeronave puede no designar una persona para desempeñarse en el cargo requerido en (a)(1) y, además, en caso que posea un solo piloto tampoco tiene obligación de designar una persona para desempeñarse en el cargo requerido en (a)(2).

(b) En el caso que el titular del CESA realice las tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteración, y/o realice la liberación de aeronavegabilidad de la aeronave, deberá poseer un Jefe de Mantenimiento con Licencia o Certificado de Competencia de acuerdo con las RAAC Parte 65, según corresponda, para las aeronaves que opera el Titular del CESA.

(c) La Autoridad Aeronáutica competente podrá aprobar las posiciones listadas en los párrafos (a) y (b) de esta Sección u otras distintas, para una operación particular si, el titular del CESA demuestra que puede llevar a cabo la operación con el más alto nivel de seguridad bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías del personal de conducción, debido a:

- (1) La clase de operación involucrada y la organización propuesta
- (2) La cantidad y tipo de aeronaves utilizadas
- (3) El área de operación

(d) El título de las posiciones requeridas por los párrafos (a) y (b) de esta Sección, o el título y cantidad de posiciones equivalentes aprobadas bajo el párrafo (c) de esta Sección, deben ser incluidos en las Especificaciones de Operación. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede permitir que dicha información sea incluida en el Manual del Explotador, debiendo, en este caso, hacerse una referencia apropiada en las Especificaciones de Operación del Explotador.

(e) El individuo que sirva en la posición requerida o aprobada bajo el párrafo (a),(b) o (c) de esta Sección y cualquier persona que según su posición ejerza control sobre las operaciones realizadas por el Titular del CESA debe:

- (1) Estar calificado a través de entrenamiento, experiencia y habilidad.
- (2) Tener, para el alcance de sus responsabilidades, un entendimiento completo del siguiente material, con relación a las operaciones del Titular del CESA:
 - (i) Código Aeronáutico de la Republica Argentina.
 - (ii) Especificaciones de Operación del Titular del CESA.
 - (iii) Todo lo referente al mantenimiento y requerimientos de Aeronavegabilidad mencionados en las Partes aplicables de estas Regulaciones (Ej. Partes 21, 23, 25, 33, 34, 35, 36, 43, 45 y 47 DNAR; y Partes 1, 61, 63, 65, 67, 91 y 135 RAAC).
 - (iv) El Manual requerido por la sección 135.21
- (3) En el ejercicio de sus funciones, cumplir con los requerimientos legales aplicables y mantener las operaciones seguras.

(f) Cada titular de un CESA debe:

- (1) Declarar en la parte de Políticas del Manual requerido por la sección 135.21, los deberes, responsabilidades y autoridad del personal requerido bajo el párrafo (a) y (b) de esta Sección.
- (2) Incluir en el Manual, una lista de nombres y direcciones laborales de todos los individuos asignados a tales posiciones.
- (3) Notificar dentro de los 10 días, a la Autoridad Aeronáutica de aplicación cualquier cambio que se produzca en cualquiera de las posiciones listadas.

119.71 Personal de Conducción: calificaciones para realizar las operaciones bajo la Parte 135

(a) Para cumplir funciones como Director o Gerente de Operaciones bajo la sección 119.69(a) para un titular del CESA ejecutando operaciones para las cuáles se requieren pilotos que posean Licencia de Piloto Transporte Línea Aérea, la persona propuesta debe poseer también una Licencia de igual categoría, y

- (1) Poseer al menos 3 años de experiencia como Supervisor o en algún cargo ejecutivo dentro de los últimos 6 años, en una posición en que haya ejercido control operacional sobre cualquier operación realizada con aeronaves grandes bajo la Parte 121 o Parte 135, o
- (2) En el caso de una persona sin experiencia previa como Director de Operaciones, deberá poseer al menos 3 años de experiencia, dentro de los pasados 6 años, como piloto comandando una aeronave operada bajo la Parte 121 o Parte 135, o
- (3) En el caso de una persona con experiencia previa como Director de Operaciones, poseer al menos 3 años de experiencia como piloto comandando aeronaves operadas bajo la Parte 121 o Parte 135

(b) Para desempeñarse como Jefe de Pilotos bajo la sección 119.69(a), dicha persona deberá poseer una Licencia de Piloto y las apropiadas habilitaciones, igual o superior a la que posee la dotación de pilotos al mando de su empresa.

(1) En el caso de una persona sin experiencia previa como Jefe de Pilotos deberá poseer al menos 3 años de experiencia, dentro de los pasados 6 años, como piloto comandando una aeronave operada bajo la Parte 121 o 135.

(2) En el caso de una persona con experiencia previa como Jefe de Pilotos, deberá poseer al menos 3 años de experiencia como piloto comandando aeronaves operadas bajo la Parte 121 o 135.

(c) Para cumplir funciones de Director de Mantenimiento bajo la sección 119.69(a), la persona deberá cumplir los requisitos correspondientes del Representante Técnico de esta Parte y además deberá poseer el título de:

- (1) Ingeniero Aeronáutico, en el caso que las operaciones se realicen con cualquier tipo de aeronave, o
- (2) Técnico Aeronáutico, en el caso que las operaciones se realicen con aeronaves certificadas bajo la categoría Normal, y de acuerdo con los alcances y/o incumbencias de su Título.

(d) Para cumplir funciones de Jefe de Mantenimiento bajo la sección 119.69(b), la persona deberá:

- (1) Poseer una Licencia o un Certificado de Competencia como Certificador Aeronáutico, de acuerdo con las RAAC Parte 65, apropiados para las aeronaves que opera el Titular del Certificado.
- (2) Tener 3 años de experiencia en tareas de mantenimiento, en la misma categoría y clase de aeronaves operadas por el Titular del Certificado debiendo, 1 (un) año de ellos, haber sido en puestos responsables del retorno al servicio o de la supervisión del mantenimiento de aeronaves.

(e) Para cumplir funciones de Jefe de Seguridad Operacional o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos para desempeñarse como Jefe de Pilotos o como Representante Técnico según esta Parte

(f) El Titular de un Certificado podrá solicitar una desviación, para emplear una persona que no cumpla con los requerimientos de la experiencia de vuelo, ejecutiva o de supervisión establecidos por esta Sección para ocupar alguna de las posiciones mencionadas en el párrafo (a), si la Autoridad Aeronáutica competente encontrara que la persona tiene una experiencia comparable y puede llevar a cabo eficazmente las funciones asociadas con la posición para la que es propuesta, de acuerdo con los requerimientos de estas Regulaciones y los procedimientos mencionados en el Manual del Titular del Certificado. Los beneficios de una desviación bajo este párrafo podrán obtenerse después de haberse considerado la medida y el alcance de la operación y la calificación del personal propuesto, por parte de la Autoridad Aeronáutica competente, quien en cualquier momento y con la debida justificación, puede dejar sin efecto todo tipo de beneficio asociado con una desviación que haya sido emitida según este párrafo.

➔ 119.73 Operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario: Personal médico requerido.

(a) Toda persona que pretenda llevar a cabo operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS) deberá disponer de:

- (1) Un Director Médico que acredite:
 - (i) Poseer Matrícula Profesional nacional;
 - (ii) Haber aprobado el Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica (CCEA) del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE);
 - (iii) Haber aprobado el Curso en Factores Humanos y CRM, dictado por Sanidad Aeroportuaria de la Dirección de Habilitación Aeronáutica (DHA) o por el INMAE; y
 - (iv) Haber aprobado el examen psicofisiológico requerido por el INMAE;
- (2) Al menos, un Médico Aeroevacuador que acredite:
 - (i) Poseer Matrícula Profesional nacional;
 - (ii) Haber aprobado el Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica (CCEA) del INMAE o el curso que se le haya autorizado a impartir al explotador de STAS.;
 - (iii) Haber aprobado el Curso en Factores Humanos y CRM, dictado por Sanidad Aeroportuaria de la DHA o por el INMAE; y
 - (iv) Haber aprobado el examen psicofisiológico requerido por el INMAE.

(b) Los cargos requeridos en el párrafo (a) de esta Sección pueden ser ocupados por un mismo profesional.


(c) El Director Médico, será responsable respecto de los cuidados y asistencias que se le deben brindar al paciente durante el transporte aéreo sanitario y deberá asegurarse, previo al inicio de la operación aérea sanitaria, de la disponibilidad a bordo de la aeronave del Equipamiento Médico que como mínimo se ha establecido en la presente regulación, además de los elementos de uso médico necesarios para la patología del paciente a trasladar.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 119 – CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

APÉNDICE A - REPRESENTANTES TÉCNICOS PARA OPERACIONES SEGÚN LA PARTE 121

I.- Aplicación

 (a) Este Apéndice prescribe los requisitos que se deben cumplir para desempeñarse como Representante Técnico, para un titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreo (CESA) que opera bajo la RAAC Parte 121.

(b) El Representante Técnico es la máxima autoridad técnica del titular del Certificado en todos los aspectos relativos a la aeronavegabilidad como así también el interlocutor válido entre éste y la Autoridad Aeronáutica, en lo que a estos aspectos se refiere.

(c) El Representante Técnico debe ser propuesto por el Titular del Certificado a la Autoridad Aeronáutica, quien evaluará su aceptación.

(d) El cese en sus funciones no exime al personal de las responsabilidades asumidas durante el ejercicio de esta función.

II.- Requisitos para el Representante Técnico.


(a) Toda persona que desee desempeñarse como Representante Técnico del Titular de un CESA debe:

(1) Ser mayor de 21 años de edad.

(2) Ser de nacionalidad argentino, nativo o naturalizado, o extranjero con Certificado de Radicación Permanente otorgado por el Ministerio del Interior.

(3) Comunicar por escrito la aceptación de la función de Representante Técnico a la Autoridad Aeronáutica, acompañando la designación efectuada por la persona acreditada del titular del Certificado que lo designa declarándolo expresamente.

(4) Presentar, al momento de asumir la Representación Técnica, una declaración en la que exprese:

 (i) Poseer un fluido conocimiento de las RAAC Partes 1, 91, 121 y 145, DNAR Partes 21, 39, 43 y 45, y documentos relacionados, que sean públicos, aplicables como Procedimientos de la Autoridad Aeronáutica.

(ii) Conocer el Código Aeronáutico (Ley N° 17285) y sus reformas, como así también toda norma legal sobre penalidades por violaciones, particularmente el Decreto N° 2352/83 modificado por el Decreto N° 903//89.

(iii) Poseer dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de su función, como así también en la utilización de formularios, historiales y todo documento normalizado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica.

(5) Hallarse registrado ante la Autoridad Aeronáutica.

(6) Poseer matrícula vigente expedida por el Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica y Espacial. (Decretos N° 6070/58 y N° 2148/84 y Ley N° 14467)

(7) Residir a menos de 90 Km de la Base Principal de Mantenimiento o tener su domicilio a una distancia, que en concordancia con los medios de transporte existentes, frecuencias y tiempo de traslado, le permita realizar una supervisión permanente de las operaciones relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad del titular del Certificado en la que desempeñará sus funciones.

(8) Poseer el título de Ingeniero Aeronáutico, y tener al menos 5 años de experiencia en el ejercicio de dicho Título, cumpliendo funciones de mantenimiento en aviones grandes, uno de los cuales debe haber estado en un cargo de conducción o supervisión del mantenimiento o de aseguramiento de calidad/control de calidad.

(b) La experiencia requerida en el párrafo (a)(8) será acumulativa. Adicionalmente, en caso de no haber desarrollado actividad en funciones de mantenimiento de productos aeronáuticos en los últimos 18 meses, la Autoridad Aeronáutica analizará la situación a los fines de su aceptación en el cargo. A efectos de cumplir con la experiencia exigida, toda persona que certifique debidamente su actividad dentro de la Administración Pública, actuando como representante de la Autoridad Aeronáutica en calidad de Inspector de aeronavegabilidad con experiencia en aeronaves grandes, se le computará el tiempo transcurrido en tal función.

III.- Atribuciones del Representante Técnico

Las atribuciones que se le confieren al Representante Técnico en la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado aceptado por la Autoridad Aeronáutica no podrán exceder las incumbencias de su título profesional o actividad reservada a su carrera acreditada, y aquellas incluidas en esta Parte.

IV.- Responsabilidades y funciones del Representante Técnico

(a) Las facultades que le confiere el cargo de Representante Técnico a su titular son las siguientes:

- (1) Certificar los datos requeridos por la Autoridad Aeronáutica para la habilitación original de aeronaves que serán matriculadas y/o afectadas al CESA emitido bajo la RAAC Parte 119.
- (2) Dirigir, supervisar y certificar mantenimiento, mantenimiento preventivo, alteraciones y reconstrucciones en aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios, realizadas y/o liberadas al servicio por personal certificado, habilitado y certificado para ello bajo los alcances y procedimientos establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA aceptado por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Certificar la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios bajo los alcances establecidos en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA, después de haber sido sometidas a servicios de mantenimiento y mantenimiento preventivo, incluyendo reparaciones menores.
- (4) Certificar cumplimiento de requerimientos de aeronavegabilidad continuada de aeronaves incluidas en las Especificaciones de Operación del Explotador
- (5) Certificar el contenido de toda documentación técnica sobre servicios realizados a aeronaves, conforme a la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA
- (6) Asentar y certificar en los historiales de las aeronaves, motores y/o hélices los trabajos realizados por el personal calificado, habilitado y certificado para ello.
- (7) Proponer ante la Autoridad Aeronáutica modificaciones a los procedimientos de mantenimiento o programas de mantenimiento por otros que su juicio, experiencia y análisis brinden al menos el mismo grado de confiabilidad y seguridad que los establecidos.
- (8) Proponer a la Autoridad Aeronáutica, según sea aplicable, cambios de Programas de mantenimiento por otros que, el criterio técnico y análisis, demuestren que se cumple con lo determinado en la RAAC Parte 121.
- (9) Reservado.
- (10) Acreditar experiencia y efectuar presentaciones a la Autoridad Aeronáutica, de personas que aspiren a modificaciones en los alcances de sus Licencias o Certificados de Competencia, según lo aceptado en la parte de mantenimiento del Manual del titular del CESA.
- (11) Reservado.
- (12) Reservado.
- (13) Certificar informes de dificultades en servicio, de confiabilidad mecánica y de condiciones de no aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices, componentes, equipos y accesorios de acuerdo a lo establecido por la RAAC Parte 121.
- (14) Reservado.
- (15) Reservado.

(b) No obstante las facultades y responsabilidades conferidas y detalladas en el párrafo (a) del presente, el Representante Técnico podrá delegar en su personal la realización material de ciertas funciones en aquellos aspectos en que no fuere imprescindible contar con sus condiciones profesionales para la ejecución de tales funciones y siempre que se preserve el deber de una adecuada supervisión. Tal delegación deberá constar en los procedimientos de su Manual de Explotador y ser previamente autorizada por la Autoridad Aeronáutica.

V.- Limitaciones del Representante Técnico

(a) El Representante Técnico de un titular del Certificado, no puede representar técnicamente a otro Titular de un Certificado emitido bajo la RAAC Parte 119, o a un Taller Aeronáutico de Reparación bajo la RAAC Parte 145, salvo que este taller perteneciera al explotador que representa.

(b) No puede autorizar la liberación de aeronavegabilidad, sin la intervención de la Autoridad Aeronáutica, bajo los alcances y procedimientos de la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado, de productos que hayan sido sometidos a Reparación Mayor, Alteración Mayor o Reconstrucción.

(c) No puede autorizar tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones, como así tampo-

co efectuar la liberación de aeronavegabilidad sin poseer la licencia de mecánico o certificado de competencia como certificador aeronáutico según sea aplicable para cada caso.

(d) No puede autorizar Reparaciones, Alteraciones Mayores ni Reconstrucciones de productos, a menos que se vayan a realizar siguiendo lo establecido en un procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica para Reparación, o Reconstrucción, o por un Certificado Tipo Suplementario y sus revisiones, o por revisiones del Certificado Tipo o por Boletín de Servicio o documentación similar aprobados por la Autoridad Aeronáutica, o por el Manual de Reparaciones/Mantenimiento emitidos por el fabricante del producto, siguiendo los procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica bajo los alcances de la parte de mantenimiento del Manual del titular del Certificado.

(e) No puede autorizar tarea alguna sobre aeronave, motor, hélice, componentes, equipos y accesorios, involucrados en accidentes / incidentes, sin la intervención y liberación de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil y a la Autoridad Aeronáutica, según corresponda

(f) No puede autorizar la liberación de aeronavegabilidad de ningún producto que tenga Directivas de Aeronavegabilidad cuyo límite de cumplimiento está vencido, o cualquier condición que evidencie sospecha sobre la condición de aeronavegabilidad del producto.

(g) No puede implementar modificaciones a programas de inspección o planes de mantenimiento sin la aprobación previa de los mismos por la Autoridad Aeronáutica.

VI.- Reconocimiento y cese del cargo de Representante Técnico.


(a) El reconocimiento legal del cargo de Representante Técnico de un titular de Certificado es a partir de la fecha de aceptación del mismo por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El cese en el cargo de Representante Técnico originado por el titular del Certificado o por decisión del propio Representante Técnico, deberá ser comunicado por nota a la Autoridad Aeronáutica de aplicación el mismo día en que ello ocurra.

(c) Un Representante Técnico cuyo registro o matrícula ha sido revocado, suspendido o cancelado no puede hacer uso de ninguna de las facultades que le confería dicho cargo.

(d) El cese en el cargo de Representante Técnico podrá ser determinado por la Autoridad Aeronáutica cuando:

(1) Lo determine un acto judicial

 (2) Se verifique la existencia de documentación o asientos fraguados, en la forma que expresamente lo define la DNAR Parte 43, Sección 43.12, se verifiquen manifestaciones inexactas, o se omitan datos o información en la documentación.

(3) Deje de cumplir con los requisitos de esta Parte.

(4) El Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial, en el cual se halla matriculado lo suspenda en el ejercicio de su profesión.

(5) Se verifique violación o negligencia en el cumplimiento de lo prescrito en las normas y/o procedimientos de aeronavegabilidad, en el control de la aeronavegabilidad o en toda otra norma legal relacionada con el desempeño de sus funciones.

ESTA PAGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO