



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Informe

Número:

Referencia: Anexo III

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR)

91.170 Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas.

(a) Un vuelo que haya de efectuarse de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos no deberá:

(1) despegar del aeródromo de salida a no ser que las condiciones meteorológicas, a la hora de su utilización, correspondan o sean superiores a los mínimos de utilización del aeródromo para dicha operación;

(2) despegar o continuar más allá del punto de nueva planificación en vuelo a no ser que en el

aeródromo de aterrizaje previsto o en cada aeródromo de alternativa, los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo para dicha operación.

(3) Cuando no se requiera ningún aeródromo de alternativa de destino. Cuando no se requiera ningún aeródromo de alternativa, no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a menos que se haya prescrito un procedimiento normalizado de aproximación por

instrumentos para el aeródromo de aterrizaje previsto y la información meteorológica más reciente indique que las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, serán superiores a: (i) Una altura de base de nubes de por lo menos 1000 ft por encima de la altitud mínima que corresponda al procedimiento de aproximación por instrumento; y (ii) Visibilidad de por lo menos 5,5 Km. o de 4 Km. más que la mínima correspondiente al procedimiento.

(b) A los fines de esta norma, la hora prevista de utilización abarcará el período de tiempo comprendido entre una hora antes y después de la primera y última hora de llegada

(c) Operaciones en condiciones de engelamiento.

(1) Si ha de realizarse un vuelo en condiciones de engelamiento conocidas o previstas, no se iniciará el vuelo, a menos que el avión esté certificado y equipado para volar en esas condiciones.

(2) No se iniciará ningún vuelo que tenga que planificarse o que se prevea realizar en condiciones, conocidas o previstas, de formación de hielo en el avión en tierra, a no ser que se le haya inspeccionado para detectar la formación de hielo y, de ser necesario, se le haya dado tratamiento apropiado de deshielo o antihielo. La acumulación de hielo o de otros contaminantes que se produce en forma natural se eliminará a fin de mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad antes del despegue.

91.170a Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar apto para la actividad aérea

(a) En la determinación de los mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar apto:

(1) El piloto al mando establecerá mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar apto con arreglo a los criterios especificados por la ANAC para cada aeródromo, helipuerto o lugar apto para la actividad aérea que ha de utilizarse en las operaciones. Al establecer mínimos de utilización de aeródromo, se observarán las condiciones que estuvieran prescritas en la lista de aprobaciones específicas. Estos mínimos no serán inferiores a ninguno de los que la ANAC pueda establecer para dichos aeródromos, helipuerto o lugar apto, excepto cuando así lo apruebe específicamente dicha Autoridad Aeronáutica.;

(2) el método aplicado en la determinación de los mínimos de utilización de aeródromo será aprobado por la ANAC;

(b) La ANAC podrá autorizar créditos operacionales para operaciones con aeronaves avanzadas. Cuando los créditos operacionales tengan que ver con operaciones en condiciones de baja visibilidad, la ANAC expedirá una aprobación específica. Dichas autorizaciones no afectarán a la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos;

(c) Para solicitar una aprobación específica para el crédito operacional, el explotado/propietario debe:

(1) garantizar que el avión cumple con los requisitos correspondientes al certificado de aeronavegabilidad;

(2) disponer en forma apropiada para ambos pilotos, la información necesaria para que la tripulación pueda realizar eficazmente las tareas correspondientes a la operación;

- (3) realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional de las operaciones que pueden realizarse con el equipo;*
- (4) establecer y documentar los procedimientos para situaciones normales y no normales y la MEL;*
- (5) establecer un programa de instrucción para la tripulación de vuelo y para el personal pertinente que participe en la preparación del vuelo;*
- (6) establecer un sistema para recopilar datos, evaluar y monitorear las operaciones en condiciones de baja visibilidad para las cuales haya un crédito operacional; e*
- (7) instaurar procedimientos, métodos y programas adecuados en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad (mantenimiento y reparaciones).*

Nota 1. – Las orientaciones sobre las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional se encuentran en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 2. – Las orientaciones sobre las aprobaciones operacionales figuran en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

(d) Para operaciones con crédito operacional con mínimos más altos que los correspondientes a operaciones de baja visibilidad, la ANAC establecerá los criterios para que las operaciones del avión sean seguras.

Nota. – Las orientaciones sobre el crédito operacional para operaciones con mínimos superiores a los correspondientes a operaciones de baja visibilidad figuran en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

(e) Al establecer los mínimos de utilización de aeródromo que se aplicarán a cualquier operación particular, el explotador deberá tener plenamente en cuenta:

- (1) el tipo, performance y características del avión y las condiciones o limitaciones que se especifiquen en el manual de vuelo;*
- (2) la composición de la tripulación de vuelo, su competencia y experiencia;*
- (3) las dimensiones y características de las pistas que pueden ser seleccionadas para su utilización;*
- (4) la idoneidad y performance de las ayudas visuales y no visuales disponibles en tierra;*
- (5) los equipos de que dispone el avión para la navegación, adquisición de referencias visuales, y/o control de la trayectoria de vuelo durante el despegue, aproximación, nivelada para aterrizar, aterrizaje, rodaje y aproximación frustrada;*
- (6) los obstáculos situados en las áreas de aproximación y aproximación frustrada y la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para realizar los procedimientos de aproximación por instrumentos y los de contingencia;*
- (7) los obstáculos situados en el área de ascenso inicial y los márgenes necesarios de franqueamiento de obstáculos;*
- (8) los medios utilizados para determinar y notificar las condiciones meteorológicas;*

(9) las condiciones prescritas en las especificaciones relativas a las operaciones; y

(10) los mínimos que pueda promulgar el Estado del aeródromo.

(f) Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:

(A) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 m (250 ft); y (B) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 m (250 ft). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:

(1) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;

(2) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m;

(3) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin limitaciones de alcance visual en la pista.

(g) La ANAC podrá expedir una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que únicamente se realizarán cuando se proporcione información RVR.

(h) Para el despegue con baja visibilidad, la ANAC expedirá una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue.

Nota. – En general, la visibilidad para el despegue se define en términos de RVR. Puede también utilizarse una visibilidad horizontal equivalente.

(i) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 2D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud mínima de descenso (MDA) o una altura mínima de descenso (MDH), visibilidad mínima y, de ser necesario, condiciones de nubosidad. *Nota.* – En los PANS-OPS (Doc 8168) Vol. I, Parte II, Sección 5, se proporciona orientación para aplicar la técnica de vuelo de aproximación final en descenso continuo (CDFA) en procedimientos de aproximación que no son de precisión.

(j) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 3D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud de decisión (DA) o una altura de decisión (DH) y la visibilidad mínima o el RVR.

SUBPARTE F - AVIONES GRANDES Y AVIONES MULTIMOTORES PROPULSADOS POR TURBINAS

91.539 Operaciones de Vuelo

(...)

“(d) Mínimos de utilización de aeródromo. El propietario o explotador establecerá mínimos de utilización de aeródromo con arreglo a los criterios especificados por la ANAC para cada aeródromo que ha de utilizarse en las operaciones. Al establecer mínimos de utilización de aeródromo, deberá aplicar las reglas establecidas en la Sección 91.170a de esta Parte”.

APÉNDICE H PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA HELICÓPTEROS

(...)

14 - Operaciones de vuelo

(b) Mínimos de utilización del helipuerto: El piloto al mando establecerá los mínimos de utilización con arreglo a los criterios especificados por la ANAC para cada helipuerto que ha de utilizarse en las operaciones. Al establecer mínimos de utilización de helipuerto, deberá aplicar las reglas establecidas en la Sección 91.170a de esta Parte.

(...)

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

SUBPARTE T – OPERACIONES DE VUELO

(...)

121.539b Mínimos de utilización de aeródromo

(a) En la determinación de los mínimos de utilización de aeródromo para despegue y aterrizajes:

(1) el explotador establecerá, para cada aeródromo que planifique utilizar, los mínimos de utilización de aeródromo que no serán inferiores a ninguno de los que para esos aeródromos establezca la Autoridad Aeronáutica, excepto cuando así sea expresamente determinado por dicha autoridad;

(2) el método aplicado en la determinación de los mínimos de utilización de aeródromo será aprobado por la ANAC;

(b) La ANAC podrá autorizar créditos operacionales para operaciones con aeronaves avanzadas. Cuando los créditos operacionales tengan que ver con operaciones en condiciones de baja visibilidad, la ANAC expedirá una aprobación específica. Dichas autorizaciones no afectarán a la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos;

(c) Para solicitar una aprobación específica para el crédito operacional, el explotador debe:

(1) garantizar que el avión cumple con los requisitos correspondientes al certificado de aeronavegabilidad;

(2) disponer en forma apropiada para ambos pilotos, la información necesaria para que la tripulación pueda realizar eficazmente las tareas correspondientes a la operación;

(3) realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional de las operaciones que pueden realizarse con el equipo;

(4) establecer y documentar los procedimientos para situaciones normales y no normales y la MEL;

(5) establecer un programa de instrucción para la tripulación de vuelo y para el personal pertinente que participe en la preparación del vuelo;

(6) establecer un sistema para recopilar datos, evaluar y monitorear las operaciones en condiciones de baja visibilidad para las cuales haya un crédito operacional; e

(7) instaurar procedimientos, métodos y programas adecuados en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad (mantenimiento y reparaciones).

Nota 1. – Las orientaciones sobre las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional se encuentran en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 2. – Las orientaciones sobre las aprobaciones operacionales figuran en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

(d) Para operaciones con crédito operacional con mínimos más altos que los correspondientes a operaciones de baja visibilidad, la ANAC establecerá los criterios para que las operaciones del avión sean seguras.

Nota. – Las orientaciones sobre el crédito operacional para operaciones con mínimos superiores a los correspondientes a operaciones de baja visibilidad figuran en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

(e) Al establecer los mínimos de utilización de aeródromo que se aplicarán a cualquier operación particular, el explotador deberá tener plenamente en cuenta:

- (1) el tipo, performance y características del avión y las condiciones o limitaciones que se especifiquen en el manual de vuelo;
 - (2) la composición de la tripulación de vuelo, su competencia y experiencia;
 - (3) las dimensiones y características de las pistas que pueden ser seleccionadas para su utilización;
 - (4) la idoneidad y performance de las ayudas visuales y no visuales disponibles en tierra;
 - (5) los equipos de que dispone el avión para la navegación, adquisición de referencias visuales, y/o control de la trayectoria de vuelo durante el despegue, aproximación, nivelada para aterrizar, aterrizaje, rodaje y aproximación frustrada;
 - (6) los obstáculos situados en las áreas de aproximación y aproximación frustrada y la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para realizar los procedimientos de aproximación por instrumentos y los de contingencia;
 - (7) los obstáculos situados en el área de ascenso inicial y los márgenes necesarios de franqueamiento de obstáculos;
 - (8) los medios utilizados para determinar y notificar las condiciones meteorológicas;
 - (9) las condiciones prescritas en las especificaciones relativas a las operaciones; y
 - (10) los mínimos que pueda promulgar el Estado del aeródromo.
- (f) Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:
- (A) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 m (250 ft); y (B) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 m (250 ft). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:
- (1) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;
 - (2) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m;
 - (3) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin limitaciones de alcance visual en la pista.
- (g) La ANAC podrá expedir una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que únicamente se realizarán cuando se proporcione información RVR.
- (h) Para el despegue con baja visibilidad, la ANAC expedirá una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue. Nota. – En general, la visibilidad para el despegue se define en términos de RVR. Puede también utilizarse una visibilidad horizontal equivalente.

(i) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 2D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud mínima de descenso (MDA) o una altura mínima de descenso (MDH), visibilidad mínima y, de ser necesario, condiciones de nubosidad. Nota. – En los PANS-OPS (Doc 8168) Vol. I, Parte II, Sección 5, se proporciona orientación para aplicar la técnica de vuelo de aproximación final en descenso continuo (CDFA) en procedimientos de aproximación que no son de precisión.

(j) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 3D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud de decisión (DA) o una altura de decisión (DH) y la visibilidad mínima o el RVR.

(...)

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

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

(...)

Sección 135.230 Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar apto para la actividad aérea

(a) En la determinación de los mínimos de utilización de aeródromo y/o helipuerto:

(1) el explotador establecerá, para cada aeródromo, helipuerto o lugar apto que planifique utilizar, los mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto, o lugar apto que no serán inferiores a ninguno de los que establezca para esos aeródromos, helipuertos o lugares apto la Autoridad Aeronáutica, excepto cuando así lo apruebe específicamente dicha autoridad;

(2) El método aplicado en la determinación de los mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje será aprobado por la ANAC;

(b) La ANAC podrá autorizar créditos operacionales para operaciones con aeronaves avanzadas. Cuando los créditos operacionales tengan que ver con operaciones en condiciones de baja visibilidad, la ANAC expedirá una aprobación específica. Dichas autorizaciones no afectarán a la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos;

(c) Para solicitar una aprobación específica para el crédito operacional, el explotador debe:

- (1) garantizar que el avión cumple con los requisitos correspondientes al certificado de aeronavegabilidad;*
- (2) disponer en forma apropiada para ambos pilotos, la información necesaria para que la tripulación pueda realizar eficazmente las tareas correspondientes a la operación;*
- (3) realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional de las operaciones que pueden realizarse con el equipo;*
- (4) establecer y documentar los procedimientos para situaciones normales y no normales y la MEL;*
- (5) establecer un programa de instrucción para la tripulación de vuelo y para el personal pertinente que participe en la preparación del vuelo;*
- (6) establecer un sistema para recopilar datos, evaluar y monitorear las operaciones en condiciones de baja visibilidad para las cuales haya un crédito operacional; e*
- (7) instaurar procedimientos, métodos y programas adecuados en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad (mantenimiento y reparaciones).*

Nota 1. – Las orientaciones sobre las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional se encuentran en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 2. – Las orientaciones sobre las aprobaciones operacionales figuran en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

(d) Para operaciones con crédito operacional con mínimos más altos que los correspondientes a operaciones de baja visibilidad, la ANAC establecerá los criterios para que las operaciones del avión sean seguras.

Nota. – Las orientaciones sobre el crédito operacional para operaciones con mínimos superiores a los correspondientes a operaciones de baja visibilidad figuran en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

(e) Al establecer los mínimos de utilización de aeródromo que se aplicarán a cualquier operación particular, el explotador deberá tener plenamente en cuenta:

- (1) el tipo, performance y características del avión y las condiciones o limitaciones que se especifiquen en el manual de vuelo;*
- (2) la composición de la tripulación de vuelo, su competencia y experiencia;*
- (3) las dimensiones y características de las pistas que pueden ser seleccionadas para su utilización;*
- (4) la idoneidad y performance de las ayudas visuales y no visuales disponibles en tierra;*
- (5) los equipos de que dispone el avión para la navegación, adquisición de referencias visuales, y/o control de la trayectoria de vuelo durante el despegue, aproximación, nivelada para aterrizar, aterrizaje, rodaje y aproximación frustrada;*
- (6) los obstáculos situados en las áreas de aproximación y aproximación frustrada y la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para realizar los procedimientos de aproximación por instrumentos y los de contingencia;*

(7) los obstáculos situados en el área de ascenso inicial y los márgenes necesarios de franqueamiento de obstáculos;

(8) los medios utilizados para determinar y notificar las condiciones meteorológicas;

(9) las condiciones prescritas en las especificaciones relativas a las operaciones; y

(10) los mínimos que pueda promulgar el Estado del aeródromo.

(f) Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:

(A) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 m (250 ft); y (B) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 m (250 ft). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:

(1) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;

(2) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m;

(3) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin limitaciones de alcance visual en la pista.

(g) La ANAC podrá expedir una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que únicamente se realizarán cuando se proporcione información RVR.

(h) Para el despegue con baja visibilidad, la ANAC expedirá una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue.

Nota. – En general, la visibilidad para el despegue se define en términos de RVR. Puede también utilizarse una visibilidad horizontal equivalente.

(i) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 2D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud mínima de descenso (MDA) o una altura mínima de descenso (MDH), visibilidad mínima y, de ser necesario, condiciones de nubosidad. *Nota.* – En los PANS-OPS (Doc 8168) Vol. I, Parte II, Sección 5, se proporciona orientación para aplicar la técnica de vuelo de aproximación final en descenso continuo (CDFA) en procedimientos de aproximación que no son de precisión.

(j) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 3D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud de decisión (DA) o una altura de decisión (DH) y la visibilidad mínima o el RVR.

(...)

