
PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL INDICE GENERAL

SUBPARTE A – GENERALIDADES

91.1 Aplicación

(...)

(f) Esta Parte también establece los requerimientos para que los explotadores lleven a cabo todas las acciones necesarias para asegurar la aeronavegabilidad continuada de la aeronave que operan. A menos que expresamente se establezca algo diferente, estos requerimientos se aplican a toda aeronave de matrícula argentina o de matrícula extranjera operada de acuerdo con las Secciones 91.715 y 91.716, independientemente del tipo de operación que esta realice. (Enmienda N°02–B.O. N°32.035 del 25 de noviembre 2010).

SUBPARTE B - REGLAS GENERALES DE VUELO

(...)

91.151 Requisitos de combustible y lubricante para vuelos VFR

(...)

(f) Para garantizar que se observe un margen adecuado de seguridad operacional al determinar si puede o no efectuarse una aproximación y aterrizaje de manera segura en cada aeródromo de alternativa, el explotador especificará valores incrementales apropiados, aceptables para esta Autoridad Aeronáutica, para la altura de la base de las nubes y la visibilidad que se añadirán a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por ese explotador.

Nota 3.— En el “Manual de planificación de vuelo y gestión de combustible (FPFM)” (Doc 9976) de OACI se proporciona orientación sobre la selección de estos valores incrementales.

(...)

91.170 Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas.

(...)

(d) La ANAC establecerá los criterios que han de aplicarse para la hora prevista de utilización de un aeródromo, incluyendo un margen de tiempo.

Nota. – Un margen de tiempo ampliamente aceptado para la “hora prevista de utilización” es una hora antes y después de la primera y última hora de llegada. En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (Doc 9976) figuran consideraciones adicionales.

- SUBPARTE F - AVIONES GRANDES Y AVIONES MULTIMOTORES PROPULSADOS POR TURBINAS

(...)

91.547 Procedimientos durante el vuelo

(...)

(d) Procedimientos operacionales de aviones para velocidades verticales de ascenso y de descenso. A menos que se especifique otra cosa en la instrucción relativa al control de tránsito aéreo, para evitar avisos de resolución innecesarios del sistema anticolidión de a bordo (ACAS II / TCAS II) en aeronaves que se encuentren o aproximen a altitudes o niveles de vuelo adyacentes, los pilotos deberán considerar el uso de procedimientos apropiados que garanticen que se alcance la velocidad vertical de ascenso o descenso de menos de 8 m/s (1 500 ft/min) (dependiendo de los instrumentos disponibles) a lo largo de los últimos 300 m (1 000 ft) del ascenso o del descenso a la altitud o al nivel de vuelo asignados, cuando el piloto se entere de que otra aeronave vuela o se aproxima a una altitud o nivel de vuelo adyacente.

(...)

SUBPARTE G EQUIPAMIENTO ADICIONAL Y REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA AERONAVES GRANDES Y DE LA CATEGORÍA TRANSPORTE

(...)

91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte

(...)

(d) En todos los casos, para determinar la longitud de la pista disponible se tendrá en cuenta la pérdida de la longitud de pista, si la hubiere, debido a la alineación del avión antes del despegue.

APÉNDICE H - PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA HELICÓPTEROS.

(...)

14. Operaciones de Vuelo

(a) Instalaciones y servicios adecuados: El piloto al mando no iniciará un vuelo a menos que se hayadeterminado previamente por todos los medios razonables de que se dispone, que las instalaciones y servicios terrestres y/o marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo, y para la operación del helicóptero en condiciones de seguridad son adecuados, inclusive las instalaciones y servicios de comunicaciones y las ayudas para la navegación.

(b) Mínimos de utilización del helipuerto: (1) El piloto al mando no operará hacia o desde un helipuerto, empleando mínimos de utilización inferiores a los establecidos por la ANAC para dicho helipuerto.

(2) El piloto al mando podrá establecer mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar apto con arreglo a los criterios especificados por la ANAC (v. Sección 91.170a de esta Parte) para cada aeródromo, helipuerto o lugar apto que haya de utilizarse. Al establecer dichos mínimos de utilización, 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.

(Resolución ANAC N° 582/2023 – B. O. N° 35.258 del 18 septiembre 2023)

(c) Instrucción a tripulantes y pasajeros:

(1) El piloto al mando se asegurará de que los miembros de la tripulación y los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:

(i) Los cinturones de seguridad; y, cuando sea apropiado,

(ii) Las salidas de emergencia;

(iii) Los chalecos salvavidas;

(iv) El equipo de suministro de oxígeno; y

(v) Otro equipo de emergencia previsto para uso individual, inclusive tarjetas de instrucción de emergencia para los pasajeros.

(2) El piloto al mando se asegurará que todas las personas a bordo conozcan la ubicación y el modo general de usar el equipo principal de emergencia que se lleve para uso colectivo.

(d) Aeronavegabilidad del helicóptero y precauciones de seguridad: No se iniciará ningún vuelo hasta que el piloto al mando haya comprobado que:

(1) El helicóptero reúne condiciones de aeronavegabilidad, está debidamente matriculado y que los certificados correspondientes con respecto a ello se llevan a bordo;

(2) Los instrumentos y equipo instalados en el helicóptero son apropiados, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

(3) Se ha efectuado toda la labor de mantenimiento necesaria, de conformidad con el capítulo 18 de este Apéndice.

(4) La masa del helicóptero y el emplazamiento del centro de gravedad se hallan dentro de los límites de seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

(5) Toda la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;

(6) No se excederán las limitaciones de utilización, contenidas en el manual de vuelo del helicóptero.

(e) Informes y pronósticos meteorológicos: Antes de comenzar el vuelo, el piloto al mando se familiarizará con toda la información meteorológica disponible, apropiada al vuelo que se intenta realizar. La preparación para un vuelo que suponga alejarse de los alrededores del punto de partida, y para cada vuelo que se atenga a las reglas de vuelo por instrumentos, incluirá:

(1) Un estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga;

(2) El planeamiento de medidas alternativas, para precaver la eventualidad de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido al mal tiempo.

(f) Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas:

(1) Vuelos que se efectúen de acuerdo con las reglas de vuelo visual: No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, a menos que se trate de uno puramente local en condiciones VMC, a no ser que los informes meteorológicos más recientes, o una combinación de los mismos y de pronósticos, indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta que haya de volarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, serán, a la hora apropiada, tales que permitan el cumplimiento de estas reglas.

(2) Vuelos que se efectúen de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos

(i) Cuando se requiera un helipuerto de alternativa: no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a menos que la información disponible indique que las condiciones en el helipuerto de aterrizaje previsto o al menos en un helipuerto de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a los mínimos de utilización de helipuerto.

(ii) Cuando no se requiera ningún helipuerto de alternativa: no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, a menos que la información meteorológica más reciente indique que las siguientes condiciones meteorológicas existirán desde dos horas antes hasta dos horas después de la hora prevista de llegada, o desde la hora real de salida hasta dos horas después de la hora prevista de llegada, el período que sea más corto:

(A) Una altura de base de nubes de por lo menos 1000 ft; y

(B) Una visibilidad mínima de 5 Km.

(3) No se continuará ningún vuelo hasta el helipuerto de aterrizaje previsto, a menos que la información meteorológica más reciente que se disponga indique que las condiciones en tal helipuerto o por lo menos en uno de los helipuertos de alternativa, a la hora prevista de llegada, serán iguales o superiores a los mínimos de utilización de helipuerto especificado.

(4) Excepto en caso de emergencia, ningún helicóptero proseguirá su aproximación para el aterrizaje más allá de un punto en el cual, se infringirán los mínimos de utilización de helipuerto.

(5) Si se ha de realizar un vuelo en condiciones de engelamiento conocidas o previstas, el mismo no se comenzará antes que el helicóptero esté certificado y equipado para hacer frente a tales condiciones.

(g) Helipuertos de alternativa

(1) Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se especificará al menos un helipuerto de alternativa en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo, a no ser que:

(i) Prevalzcan las condiciones meteorológicas de 14 (f) (2) (ii) de este Apéndice, o,

(ii) El helipuerto de aterrizaje previsto esté aislado y no se disponga de ninguno de alternativa y;

(A) Se prescriba un procedimiento de aproximación por instrumentos para el helipuerto aislado de aterrizaje previsto; y

(B) Se determine un punto de no retorno (PNR) en caso de que el destino sea en el mar.

(iii) Pueden indicarse helipuertos de alternativa adecuados en el mar, sujeto a las siguientes condiciones: Los helipuertos de alternativa en el mar sólo se utilizarán después de pasar un punto de no retorno (PNR). Antes del PNR, se utilizarán los helipuertos de alternativa en tierra;

(iv) Se considerará la fiabilidad mecánica de los sistemas críticos de control y de los componentes

críticos y se la tendrá en cuenta al determinar la conveniencia de los helipuertos de alternativa;

(v) Se podrá obtener la capacidad de performance con un motor fuera de funcionamiento antes de llegar al helipuerto de alternativa;

(vi) La disponibilidad de la plataforma estará garantizada;

(vii) La información meteorológica debe ser fiable y precisa.

NOTA: La técnica de aterrizaje indicada en el manual de vuelo después de fallar un sistema de control puede impedir la designación de ciertas heliplataformas como helipuertos de alternativa.

(2) Los helipuertos de alternativa en el mar no deben utilizarse cuando sea posible llevar combustible suficiente para llegar a un helipuerto de alternativa en tierra. Estas circunstancias deberán ser excepcionales y no incluir aumento de carga útil en condiciones meteorológicas adversas.

(h) Reservas de combustible y lubricante

(1) Todos los helicópteros: No se iniciará ningún vuelo si, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en vuelo, el helicóptero no lleva suficiente combustible ni lubricante para completar el vuelo sin peligro. Además, llevará una reserva para prever contingencias.

(2) Operaciones de conformidad con las reglas de vuelo visual: La cantidad de combustible y lubricante que se lleva para cumplir con 14 (f) (1) de este Apéndice será, en el caso de operaciones VFR, por lo menos la suficiente para que el helicóptero pueda:

(i) Volar hasta el helipuerto al cual se haya proyectado el vuelo y seguir volando por un período de 20 minutos a la velocidad de alcance óptimo más el 10 % del tiempo de vuelo previsto; y

(ii) Volar hasta el helipuerto al cual se haya proyectado el vuelo y desde allí hasta el helipuerto de alternativa más lejano con 20 minutos más de autonomía a velocidad de alcance óptimo; y, en ambos casos

(iii) Disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias.

(3) Operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos: La cantidad de combustible y lubricante para cumplir con 14 (f) (2) de este Apéndice será, en el caso de operaciones IFR, por lo menos la suficiente para que el helicóptero pueda:

(i) Cuando no se requiera ningún helipuerto de alternativa, según el párrafo 14 (f) (2) (ii) de este Apéndice, volar hasta el helipuerto al cual se proyecta el vuelo, y además: volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 1.500 ft por encima del helipuerto de destino, en condiciones normales de temperatura, efectuar la aproximación y aterrizar; y disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias.

(ii) Cuando se requiera un helipuerto de alternativa, según el párrafo 14 (f) (2) (i) de este Apéndice, volar hasta el helipuerto al cual se proyecta el vuelo y realizar una aproximación frustrada, y a continuación: volar hasta el helipuerto de alternativa indicado en el plan de vuelo; y después volar durante 30 minutos a la velocidad de espera a 1500 ft por encima del helipuerto de alternativa en condiciones normales de temperatura y realizar la aproximación y aterrizar, y disponer de una cantidad adicional de combustible suficiente para compensar el aumento de consumo en caso de posibles contingencias.

(iii) Cuando no se disponga de helipuerto de alternativa adecuado según 14 (g) (1) (ii) de este Apéndice, volar hasta el helipuerto al cual se proyecta el vuelo y a continuación durante 2 horas a la velocidad de espera.

(4) Al calcular el combustible y el lubricante requerido en párrafo 14 (h) (1) de este Apéndice, se tendrá en cuenta por lo menos lo siguiente:

(i) Las condiciones meteorológicas pronosticadas;

(ii) Los encaminamientos del control de tránsito aéreo y las demoras de tránsito posible;

(iii) En caso de vuelos IFR, una aproximación por instrumentos al helipuerto de destino, incluso una aproximación frustrada;

(iv) Los procedimientos respecto a pérdidas de presión en cabina, cuando corresponda,

o detención de un grupo motor en ruta; y

(v) Cualquier otra situación que pueda demorar el aterrizaje del helicóptero o aumentar el consumo de combustible y/o lubricante.

NOTA: Nada de lo dispuesto en 14 (h) de este Apéndice impide la modificación de un plan de vuelo, durante el vuelo, a fin de preparar un nuevo plan hasta otro helipuerto, siempre que desde el punto en que se cambie el plan de vuelo puedan cumplirse los requisitos de 14 (h).

(...)

19. Operaciones de helicópteros equipados con grúa a bordo en buques (HHO) y/o en zonas no habilitadas como helipuertos o heliplataformas

(...)

(ix) Limitaciones y requisitos aplicables en materia de tiempo de vuelo, actividad y mínimos de descanso, de conformidad con el Decreto 877/2021 "Tiempos Máximos de Servicio, Vuelo y Mínimos de Descanso del Personal que cumple Funciones Técnicas Esenciales en la Conducción de una Aeronave o de Seguridad a bordo de la misma", sus modificatorias y sus normas reglamentarias.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO III

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 6 pagina/s.