

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

(...)

SUBPARTE N – PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN

(...)

121.416 Operación en más de un tipo o variante de un tipo de avión

(a) El explotador no utilizará a un miembro de la tripulación de vuelo para que opere en más de un tipo o variante de avión, a no ser que sea competente para ello.

(b) Cuando se pretenda efectuar operaciones en más de un tipo o variante de avión, el explotador debe garantizar que las diferencias y/o semejanzas de los aviones de que se trate, justifican tales operaciones, teniendo en cuenta:

(1) el nivel de tecnología;

(2) los procedimientos operacionales; y

(3) las características de operación.

(c) El explotador debe garantizar que un miembro de la tripulación de vuelo, que opere en más de un tipo o variante de avión, cumpla todos los requisitos establecidos en este capítulo para cada tipo o variante, a no ser que la ANAC haya aprobado el uso de créditos relacionados con los requisitos de verificación y experiencia reciente.

(d) El explotador debe especificar en el manual de operaciones los procedimientos apropiados y/o restricciones operacionales, aprobadas por la ANAC, para cualquier operación en más de un tipo o variante de avión, haciendo referencia a lo siguiente:

(1) el nivel mínimo de experiencia de los miembros de la tripulación de vuelo;

(2) el nivel mínimo de experiencia en un tipo o variante de avión, antes de iniciar la operación de otro tipo o variante de avión;

(3) el proceso mediante el cual un miembro de la tripulación de vuelo calificado en un tipo o variante de avión es calificado en otro tipo o variante de avión; y

(4) todos los requisitos aplicables de experiencia reciente para cada tipo o variante de avión.

Nota. - para la presentación de un programa de instrucción en las diferencias y/o semejanzas de aviones para su aprobación por parte de la ANAC, el explotador aéreo deberá basarse en los reportes y los Requisitos Maestros de Diferencias (MDRs) de la Junta de Estandarización de Vuelo (FSB) de la Federal Aviation Administration (FAA) y seguir las directrices establecidas en la Circular de Asesoramiento 120-53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la FAA.

121.418 Instrucción de diferencias. Tripulantes y despachantes de aeronaves

(a) Instrucción de diferencias:

(1) La instrucción de diferencias para miembros de la tripulación y despachadores de vuelo debe consistir al menos de lo siguiente, como sea aplicable a sus funciones y responsabilidades:

(i) instrucción en cada tema o parte apropiada requerida para la instrucción inicial en tierra del avión, a menos que la ANAC juzgue que determinados temas no son necesarios;

(ii) instrucción de vuelo en cada maniobra o procedimiento requerido para la instrucción inicial de vuelo del avión, a menos que la ANAC juzgue que determinadas maniobras o procedimientos particulares no son necesarios; y

(iii) el número de horas programadas de instrucción en tierra y de vuelo que la ANAC determina que son necesarias para el avión, la operación, y el miembro de la tripulación o despachante de aeronaves.

(2) La instrucción de diferencias para todas las variantes de un tipo de avión en particular, pueden ser incluidas en la instrucción inicial, de transición, de conversión, de promoción, y en el entrenamiento periódico para el avión referido.

(b) Instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas:

(1) Para solicitar la aprobación de la instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas, el explotador puede presentar a la ANAC una solicitud de aprobación de un programa de instrucción de tripulantes de vuelo y despachantes de aeronaves que incluya instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas.

(2) Una solicitud de aprobación de un programa de instrucción que incluya instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas debe incluir al menos lo siguiente:

(i) cada materia apropiada requerida para la instrucción en tierra de la aeronave relacionada;

(ii) cada maniobra o procedimiento apropiado requerido para la instrucción de vuelo y la instrucción de emergencias de los miembros de la tripulación de la aeronave relacionada;

(iii) el número de horas programadas de instrucción en tierra, instrucción de vuelo e instrucción de emergencias para miembros de la tripulación necesarias con base en la revisión de la aeronave relacionada y el puesto de trabajo.

(c) Instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas aprobada. La instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas aprobada para los miembros de la tripulación de vuelo puede incluirse en la instrucción inicial, de transición, de conversión, de promoción y entrenamiento periódico para la aeronave base. Si el programa de instrucción aprobado del explotador incluye instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas de acuerdo con el inciso (b) de esta sección, la instrucción requerida por las Secciones 121.419 y 121.424 de esta Parte de las RAAC, según corresponda a los miembros de la tripulación de vuelo, puede ser modificada para la aeronave relacionada.

Nota 1. - se entenderá como aeronaves relacionadas a dos o más aeronaves de la misma marca con certificados de tipo iguales o diferentes que han sido demostradas y determinadas por la Federal Aviation Administration (FAA) como comunes, siguiendo los reportes y los Requisitos Maestros de Diferencias (MDR) de la Junta de Estandarización de Vuelo (FSB) de la Federal Aviation Administration (FAA) y aplicando las directrices establecidas en la Circular de Asesoramiento 120-53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la FAA.

Nota 2. - el programa de instrucción de aeronaves relacionadas presentado por el explotador deberá aplicar las directrices establecidas en la Circular de Asesoramiento 120-53B (versión actualizada), o la que en un futuro la reemplace, de la Federal Aviation Administration y considerar los reportes emitidos por la FSB.

(...)

SUBPARTE U - DESPACHO Y REGLAS PARA LIBERACIÓN DE VUELOS

(...)

121.621 Requisitos para los vuelos de más de 60 minutos hasta un aeródromo de alternativa en ruta de aviones con motores a turbina, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)

(...)

(b) Requisitos para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO):

(1) Salvo que la ANAC haya expedido una aprobación específica para EDTO, ningún avión con dos o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con dos motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con más de dos motores de turbina, hasta un aeródromo de alternativa en ruta, exceda:

(i) 60 minutos para aviones con dos motores a turbina; y

(ii) 180 minutos para aviones con tres o más motores a turbina.

Nota. – Cuando el tiempo de desviación es superior al umbral de tiempo, se considera que la operación es una operación con tiempo de desviación extendido (EDTO).

(...)

(5) Para los aviones que se utilizan en EDTO, se requerirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO, conforme la Sección 121.639, (8) de esta Parte de las RAAC.

(...)

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

(a) Un explotador puede especificar cualquier aeródromo regular o de reabastecimiento de combustible autorizado para el tipo de avión, como aeródromo de destino a los efectos del despacho o liberación original.

(b) Ninguna persona puede despegar o continuar más allá del punto de nueva planificación en vuelo, a no ser que:

(1) excepto por lo previsto en la Sección 121.623(b) de esta Parte, los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos en el manual de operaciones del explotador; y

(2) los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas en cada aeródromo de alternativa de destino que haya de seleccionarse de conformidad con las Secciones 121.619, 121.623 y 121.625 de esta Parte, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de planificación de aeródromo de alternativa establecidos en el manual de operaciones del explotador. Sin embargo, el despacho o liberación de vuelo pueden ser enmendados en ruta para incluir cualquier aeródromo de alternativa que se encuentre dentro del alcance del avión según lo especificado en la Sección 121.639 de esta Parte.

(c) Mínimos de planificación de aeródromo de alternativa. 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 en ruta o de alternativa de destino, el explotador especificará valores incrementales apropiados, aceptables para la ANAC 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. – En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc 9976) se proporciona orientación sobre la selección de estos valores incrementales.

(d) La ANAC aprobará un margen de tiempo establecido por el explotador para la hora prevista de utilización de un aeródromo.

Nota. – En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc 9976) se proporciona orientación para establecer un margen apropiado de tiempo para la hora prevista de utilización de un aeródromo.

(e) Ninguna persona puede permitir que un vuelo continúe más allá del punto de entrada EDTO, salvo que:

(1) excepto lo previsto en el Párrafo (f) de esta sección, los pronósticos de cada aeródromo de alternativa EDTO, requeridos por la Sección 121.621 de esta Parte, indiquen que las condiciones meteorológicas serán iguales o superiores a los mínimos de operación para ese aeródromo que se encuentran especificados en el manual de operaciones del explotador, y que no hay condiciones

que puedan impedir una aproximación y un aterrizaje seguro cuando dicho aeródromo podría ser utilizado; y

(2) todos los aeródromos de alternativa EDTO dentro del tiempo máximo de desviación EDTO autorizado son revisados y la tripulación de vuelo está al tanto de cualquier cambio que haya ocurrido desde el despacho del vuelo.

(f) Si el Párrafo (e) (1) de esta sección no puede ser cumplido para un aeródromo específico o si se identifican cualesquiera condiciones que pudieran impedir una aproximación y un aterrizaje seguro en un aeródromo específico para la hora prevista de utilización, el despacho o liberación de vuelo pueden ser enmendados para incluir un aeródromo de alternativa EDTO que se encuentre dentro del tiempo máximo de desviación EDTO, el cual podría ser autorizado para ese vuelo, siempre que las condiciones meteorológicas estén en o sobre los mínimos de operación establecidos para los aeródromos de alternativa EDTO y que no haya condiciones que puedan impedir una aproximación y un aterrizaje seguro.

(g) Antes del punto de entrada EDTO, el piloto al mando de un explotador no regular o el despachador de vuelo para un explotador regular internacional debe utilizar los medios de comunicación de la compañía para actualizar el plan de vuelo si es necesario, debido a una re-evaluación de las capacidades de los sistemas del avión.

(h) Ninguna persona puede cambiar el aeródromo de destino o de alternativa original que se encuentra especificado en el despacho o en la liberación de vuelo original a otro aeródromo mientras el avión está en ruta, salvo que el otro aeródromo esté autorizado para ese tipo de avión y los requisitos apropiados de las Subparte I y Subparte U de esta Parte 121 sean cumplidos cuando se realice el redespacho o la enmienda de la liberación de vuelo.

(i) Cada persona que enmienda un despacho o una liberación de vuelo en ruta debe registrar dicha enmienda.

121.639 Reservas de combustible. Todas las operaciones internas –Todos los aviones

(...)

(8) Combustible crítico para EDTO, se incluirá el combustible necesario para cumplir con la situación de combustible crítico para EDTO de la siguiente manera:

(i) que la aeronave lleve el mayor de los siguientes valores de combustible:

(A) suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una pérdida rápida de presurización en el punto más crítico de la ruta, seguida de un descenso a una altitud de seguridad y en cumplimiento con los requisitos de oxígeno de las Secciones 121.329, 121.333 y 121.574 de la Parte 121 de las RAAC;

(B) suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una pérdida rápida de presurización y una falla de motor simultáneas (aviones de dos motores a la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo), seguidas de un descenso a una altitud de seguridad y en

cumplimiento con los requisitos de oxígeno de las Secciones 121.329, 121.333 y 121.574 de la Parte 121 de las RAAC;

(C) suficiente para volar al aeropuerto de alternativa EDTO asumiendo una falla de motor seguida de un descenso a una altitud de crucero con un motor inoperativo (solamente para aviones de dos motores y a la velocidad aprobada de crucero con un motor inoperativo);

(ii) los errores del viento pronosticado, aumentando el combustible calculado para (8) (i) de esta Sección, como resultado de:

(A) el correspondiente a un aumento de un 5% en la velocidad de los vientos pronosticados (aumento en el viento de frente o decremento en el viento de cola); o (B) un 5% si el explotador no utiliza vientos pronosticados;

(iii) los efectos por hielo, aumentando el combustible calculado para (8) (i) de esta Sección, (teniendo en cuenta las correcciones estipuladas en (8) (i)), con el mayor de los valores calculados como resultado de:

(A) el combustible consumido por la acumulación de hielo en superficies no calentadas durante el 10% del tiempo pronosticado en condiciones de hielo (incluido el combustible consumido en este período, por la utilización de los sistemas de antihielo en motores y alas);

(B) el combustible consumido por la utilización del sistema de antihielo en motores y, si es aplicable, en alas, durante todo el tiempo pronosticado en condiciones de hielo;

(iv) los efectos del deterioro de los motores, aumentando el combustible calculado para (8) (i) de esta Sección, (teniendo en cuenta las correcciones estipuladas en (8) (i)), en un 5%, a menos que el explotador mantenga un programa de monitoreo sobre el rendimiento del consumo de combustible en crucero;

(v) el consumo de combustible para volar durante 15 minutos a velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre la elevación del aeródromo de alternativa EDTO, realizar una aproximación y aterrizar; y

(vi) el consumo de combustible del APU, durante aquellas fases del vuelo en las cuales se considera una fuente de energía.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO - RAAC 121

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