

Proyecto RAAC Parte 135

135.80 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)

~~Adicionalmente a lo establecido en la Sección 91.207 de la RAAC Parte 91, no se puede operar un avión con capacidad para transportar más de 19 pasajeros, a menos que el mismo esté equipado con:~~

- (a) ~~Excepto como está previsto en el párrafo (b),~~ toda aeronave con capacidad para transportar más de 19 pasajeros debe estar equipada con un transmisor localizador de emergencia (ELT) automático aprobado, o dos ELT aprobados de cualquier tipo.
- (b) ~~Para los aviones-~~ Las aeronaves con capacidad para transportar más de 19 pasajeros cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez después del 1 de julio de 2008, deben estar equipadas al menos con dos ELT aprobados, uno de los cuales será del tipo automático.
- (c) Las baterías utilizadas en el transmisor de localización de emergencia deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables), cuando el transmisor haya estado en uso durante más de una hora de tiempo acumulado, o cuando haya transcurrido el 50 por ciento de su vida útil (o para las baterías recargables, el 50 por ciento de la vida útil de la carga), según lo establece el fabricante del transmisor según su aprobación. La nueva fecha de expiración del reemplazo (o recarga) de la batería, debe ser marcada en forma legible sobre la parte externa del transmisor. Los requerimientos de vida útil de la batería, (o vida útil de la carga) de este párrafo, no se aplican a baterías (tales como baterías activadas por agua) que esencialmente no se vean afectadas durante los probables intervalos de almacenamiento.

135.152 Grabador de Datos de Vuelo (FDR)

...

- (l) ~~A partir del 1 de enero de 2026,~~ Ninguna persona puede operar un avión con un peso máximo de despegue certificado superior a 5.700 kg, ~~cuya con una~~ solicitud de certificación tipo ~~se presente~~ a partir del 1 de enero de ~~2026~~2023, a menos que el mismo este equipado con un grabador de datos de vuelo aprobado que utilice un método digital de grabado y de almacenamiento de datos, y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos, capaz de registrar como mínimo la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice D de esta Parte

...

- (n) A partir del 1 de enero de 2025, ninguna persona puede operar un helicóptero que tenga un peso máximo de despegue certificado superior a 3.175 kg, ~~y~~ un helicóptero potenciado a turbina con un peso máximo de despegue certificado de más de 2.250 kg cuya solicitud de certificación tipo se haya presentado después del 1 de enero de 2018, a menos que el mismo este equipado con un grabador de datos de vuelo aprobado que utilice un método digital de grabado y de almacenamiento de datos, y un método de recuperación rápida del medio de almacenamiento de dichos datos, con la siguiente información dentro de los rangos, precisión e intervalos de registros especificados en el Apéndice E de esta Parte.

135.155 Extintores de fuego para aeronaves que transportan pasajeros

...

- (d) ~~A partir del 1 de enero de 2025 todo agente extintor que se utilice que se utilice en los extintores de incendio incorporados en los recipientes destinados a desechar toallas, papel o residuos en los lavabos de un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez a partir del 31 de diciembre de 2011, y todo agente extintor empleado en los extintores de incendio portátiles de un avión cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez a partir del 31 de diciembre de 2018, no debe ser de un tipo listado en el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono de 1987, que figura en el Anexo A, Grupo II, del Manual del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, Octava edición. Reservado.~~

135.167 Equipamiento de emergencia para todas las aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua.

...

- (c) Ninguna persona puede operar una aeronave en operaciones extendidas sobre el agua a menos que haya en una de las balsas salvavidas requeridas en el párrafo (a) de esta Sección, un transmisor localizador de emergencia del tipo de supervivencia aprobado. Las baterías utilizadas en este transmisor deben reemplazarse (o recargarse, si las baterías son recargables) cuando el transmisor ha estado en uso durante más de 1 hora ~~acumulada~~ **de tiempo acumulado**, o cuando el 50 por ciento de su vida útil (o para baterías recargables, el 50 por ciento de su vida útil de carga) ha expirado según lo establecido por el fabricante del transmisor bajo su aprobación. La nueva fecha de vencimiento para reemplazar (o recargar) la batería debe ~~estar~~ **ser** marcada de manera legible en el exterior del transmisor. Los requisitos de vida útil de la batería (o vida útil de la carga) de este párrafo no se aplican a las baterías (como las baterías activadas por agua) que esencialmente no se ven afectadas durante los probables intervalos de almacenamiento. **Este transmisor reemplaza uno de los transmisores requeridos en la Sección 135.80.**

135.190 Sistemas de aviso y prevención de sobrepaso de la pista

Todos los aviones potenciados a turbina con un peso máximo de despegue de más de 5.700 kg y cuyo certificado tipo se expida por primera vez a partir del 1 de enero de 2026 estarán equipados con un sistema de aviso y prevención de sobrepaso de la pista (ROAAS).

135.426 Contrato de mantenimiento

- (a) **Cada titular de un certificado de explotador de servicios aéreos que efectúe acuerdos con otra persona para la realización de tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo, o alteraciones según lo establecido en la Sección 135.437(a), debe cumplir con los requisitos de esta Sección. Para los propósitos de esta Sección:**
- (1) **Un proveedor de mantenimiento es una persona que realice mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones para el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, excluyendo aquellas personas capacitadas y empleadas por él.**
 - (2) **El mantenimiento contratado incluye:**

- (i) Mantenimiento esencial del tipo que, de ser realizado de manera incorrecta, o de utilizarse materiales o partes inapropiadas, puede resultar en una falla, mal funcionamiento o defecto que signifique un riesgo para la continuación de un vuelo seguro y posterior aterrizaje.
 - (ii) Tareas de mantenimiento programadas contenidas en el programa de mantenimiento aprobado.
 - (iii) Ítems de inspección requerida de una aeronave; y
 - (iv) Otras tareas no contempladas en los párrafos anteriores.
- (3) Directamente a cargo significa tener responsabilidad sobre el trabajo realizado por un proveedor de mantenimiento. Un representante del titular de un certificado directamente a cargo de los trabajos realizados no necesita observar y dirigir físicamente a la persona que provee el mantenimiento, pero debe estar disponible para ser consultado en aquellos asuntos que requieran instrucciones o toma de decisiones.
- (b) Cada titular de un certificado debe estar directamente a cargo de los trabajos realizados por el proveedor.
 - (c) Cada proveedor de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones debe realizar los trabajos de acuerdo al manual de control de mantenimiento del titular de un certificado.
 - (d) Ningún proveedor de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones puede realizar trabajos si no es bajo la vigilancia y control del titular de un certificado.
 - (e) Cada titular de un certificado que celebre contratos con un proveedor de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones para la ejecución de tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones debe desarrollar e implementar las políticas, procedimientos, métodos e instrucciones para su cumplimiento. Estas políticas, procedimientos, métodos e instrucciones deben ser aceptables para la ANAC y asegurar que las mismas se lleven a cabo de acuerdo con el manual de control de mantenimiento y el programa de mantenimiento del titular de un certificado.
 - (f) Cada titular de un certificado que celebre contratos con un proveedor de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones debe asegurar que su sistema de análisis y vigilancia continua requerido por el párrafo 135.431(a) de las RAAC Parte 135, contenga los procedimientos aceptables para la ANAC necesarios para vigilar el cumplimiento de todas las tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones contratadas.
 - (g) Las políticas, los procedimientos, los métodos y las instrucciones requeridas por los párrafos (e) y (f) de esta Sección deben incluirse en el manual de control de mantenimiento según lo establecido en el párrafo 135.427(b)(10) de las RAAC Parte 135.
 - (h) Cada titular de un certificado que efectúe acuerdos con otra persona para la ejecución de tareas de mantenimiento, mantenimiento preventivo o alteraciones debe confeccionar, en un formato aceptable para la ANAC, un listado que contenga de cada proveedor de mantenimiento el nombre, domicilio donde será realizado el trabajo y la descripción de las tareas por el realizadas. El listado requerido debe estar disponible para la ANAC cuando lo solicite, y debe actualizarse con cualquier

cambio, incluyendo las incorporaciones o eliminaciones antes del último día de cada mes calendario.

135.427 Requisitos del Manual de control de mantenimiento del explotador

(a) ...

...

(4) Los explotadores de aviones que tengan un peso máximo de despegue superior a 5.700 kg y/o helicópteros de peso máximo de despegue superior a 3.175 kg, deben incluir una descripción de los procedimientos para supervisar y evaluar el mantenimiento y la operación ~~notificar la experiencia de mantenimiento y operacional~~ con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad, y para proporcionar ~~dicha información~~ a la ANAC, ~~o~~ a la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula en caso de operar aeronaves con matrícula extranjera, los informes requeridos por las Secciones 135.415 y 135.417 de esta Parte.

(b) ...

...

(13) ~~Procedimientos para evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y la identificación de las tareas de mantenimiento obligatorias especificadas en el diseño de tipo de la aeronave~~ las instrucciones de aeronavegabilidad continuada y toda otra recomendación del titular del diseño tipo de la aeronave para el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada, así como toda otra tarea de mantenimiento obligatoria especificada en el diseño tipo de la aeronave, y en la regulación vigente; y

APÉNDICE H – INSPECCIONES DE LOS SISTEMAS REGISTRADORES DE VUELO

...

6. Calibración del sistema registrador de datos de vuelo.

(a) Para los parámetros con sensores dedicados exclusivamente al registrador de datos de vuelo y que no se controlan por otros medios, se hará una nueva calibración ~~por lo menos cada cinco años, o de acuerdo con las recomendaciones del fabricante de los sensores, para determinar posibles~~ al intervalo determinado en la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondiente al sistema registrador de vuelo. Si no hubiese esa información, se volverá a calibrar por lo menos cada 5 años. Con cada recalibración se determinará cualquier discrepancias en las rutinas de conversión a valores técnicos de los parámetros obligatorios y para asegurar que los parámetros se estén registrando dentro de las tolerancias de calibración; y

(b) Cuando los parámetros de altitud y velocidad aerodinámica provengan de sensores dedicados al sistema registrador de datos de vuelo, se efectuará una nueva calibración ~~según lo recomendado por el fabricante de los sensores, o por lo~~ al intervalo determinado en la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondiente al sistema registrador de vuelo. Si no hubiese esa información, se volverá a calibrar por lo menos cada dos años.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Proyecto RAAC Parte 135-Control de cambios

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.