

## Proyecto RAAC Parte 121

### 121.304 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),~~ Todo avión debe estar equipado con un transmisor localizador de emergencia (ELT) automático ~~aprobado~~, o dos ELT ~~aprobados~~ de cualquier tipo.
- (b) ~~Para los~~ Los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez después del 1 de julio de 2008, ~~deben estar equipados 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.

### 121.309 Equipamiento de emergencia

...

(c) ...

...

- (8) ~~A partir del 01-01-2025 todo agente extintor 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 será 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.

### 121.339 Equipamiento de emergencia para operaciones prolongadas sobre espejos de agua

(a)...

....

- (4) Un transmisor de localización de emergencia del tipo de supervivencia ~~aprobado~~ que ~~cumpla con los requerimientos aplicables de la OTE C91a y OTE C126~~. Las baterías ~~usadas~~ utilizadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas, si ~~las baterías son~~ fueran recargables), cuando el

transmisor haya estado en uso durante más de una hora de (tiempo acumulativo 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), como según lo establece el fabricante del transmisor según su aprobación. La nueva fecha de expiración del reemplazo (o recarga) de la batería, debe estar 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 por durante los probables intervalos probables de almacenamiento. Este ELT reemplaza uno de los ELT requeridos en la Sección 121.304.

#### 121.343 Grabadores de Datos de Vuelo (FDR)

...

- (g) Ninguna persona puede operar un avión, para el cual se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad original a partir del 1 de enero de 2026, 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 B de esta Parte.
- (h) 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 de 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 B de esta Parte.

#### 121.353 Equipamiento de emergencia para operaciones sobre áreas desiertas deshabitadas. Operaciones internacionales, y suplementarias y ciertas operaciones de cabotaje.

A menos que el avión tenga el siguiente equipamiento, ningún explotador Aéreo Internacional o Suplementario puede llevar a cabo ninguna persona puede realizar operaciones sobre lugares desérticos deshabitados o en cualquier otra área que (en sus especificaciones de operación relativas a las operaciones), la Autoridad Aeronáutica Competente especifique que requiere equipamiento para la búsqueda y rescate salvamento en caso de una emergencia:

....

- (b) Un transmisor de localización de emergencia del tipo supervivencia aprobado que cumpla los requerimientos aplicables de la OTE-C91a y OTE-C126. Las baterías utilizadas usadas en este transmisor deben ser reemplazadas (o recargadas si las baterías son recargables), cuando el transmisor haya estado en uso por más de una hora de tiempo acumulado, o cuando haya expirado transcurrido el 50 por ciento de su vida útil (o para baterías recargables, el 50 por ciento de la vida útil de carga), según lo establezca el fabricante del transmisor según de acuerdo a su aprobación. La nueva fecha de expiración para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcada en forma legible en sobre la parte exterior 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 esencialmente durante los probables intervalos de almacenamiento. Este ELT reemplaza uno de los ELT requeridos en la Sección 121.304.

#### **121.356 Sistema de Alerta de Tránsito y Advertencia de Colisión (ACAS/TCAS)**

- (a) Ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15.000 Kg. o tenga una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos, excluyendo todo 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-119b (versión 7.0) o una versión más reciente.
- (b) A partir del 1º de diciembre de 2010 ninguna persona puede operar un avión potenciado a turbina, de acuerdo a esta Parte, a menos que este 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-119b (versión 7.0) o una versión más reciente.
- (c) ~~El correspondiente manual requerido por la Sección 121.141 deberá contener la siguiente información sobre el sistema anticolidión de a bordo:~~ Reservado
  - ~~(1) Procedimientos apropiados para:~~
    - ~~(i) La operación de los equipos, y~~
    - ~~(ii) Las acciones apropiadas de la tripulación con respecto al equipo.~~
  - ~~(2) Una descripción de todas las fuentes que deben estar operativas para que el TCAS funcione correctamente.~~

#### **121.365 Organización del mantenimiento, del mantenimiento preventivo y de las alteraciones**

...

- (h) Las tareas de mantenimiento incluyan las limitaciones de aeronavegabilidad, requisitos de mantenimiento para la certificación (CMR) y verificaciones programadas.

#### **121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones**

- (a)...
  - (1) Establecer las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta la utilización prevista de la aeronave.
  - ~~(1)~~ (2) El mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones, realizado por él, o por otras personas, se realice de acuerdo con el Manual del Explotador.
  - (2) Tenga procedimientos para cambiar o apartarse de las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta la utilización de la aeronave, y cuando corresponda, del programa de mantenimiento de integridad estructural.

## **121.368 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 121.379(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 121.373(a) de estas RAAC, 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 121.369(b)(20) de las RAAC Parte 121.

(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.

### 121.369 Requerimientos del Manual

...

(b)...

...

(13) ~~Reservado.~~ Procedimientos para evaluar 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.

...

(17) ~~Una descripción de los procedimientos para evaluar la información de las tareas de mantenimiento especificadas en el diseño tipo del avión.~~ Procedimientos para supervisar y evaluar el mantenimiento y la operación con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad, y para proporcionar a la ANAC, y a la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula en caso de operar aeronaves con matrícula extranjera, los informes requeridos por las Secciones 121.703 y 121.705 de esta Parte.

...

(d) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios relativos a factores humanos.

### 121.560 Localización de un avión en peligro

(a) A partir del 1 de enero de 2025, todos los aviones con un peso máximo de despegue superior a 27.000 kg, y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez a partir del 1 de julio de 2024, deben tener la capacidad, cuando se encuentren en peligro, de poder transmitir en forma autónoma información a partir de la cual el titular del certificado de explotador de servicios aéreos pueda determinar su posición por lo menos una vez minuto, de acuerdo con el Apéndice J de esta Parte.

### 121.560a Sistemas de aviso y prevención de sobrepaso de la pista

Todos los aviones potenciados a turbina 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).

## 121.633 Reservado. Sistema de tiempo límite en la planificación de la alternativa EDTO

- (a) Para los vuelos EDTO de hasta 180 minutos inclusive, no se puede incluir un aeropuerto como aeropuerto de alternativa de EDTO en un despacho o liberación de vuelo, si el tiempo necesario para volar a este aeropuerto (a velocidad de crucero aprobada con un motor inoperativo en condiciones estándar y aire calmo) excede el tiempo aprobado para la mayor limitación del sistema significativo EDTO (incluido el tiempo más limitante del sistema de extinción de incendios del avión para los compartimentos de carga y equipaje para los cuales se requiere por la regulación tener sistemas de extinción de incendios) menos 15 minutos.
- (b) Para los vuelos EDTO de más de 180 minutos, no se puede incluir un aeropuerto como aeropuerto de alternativa de EDTO en un despacho o liberación de vuelo si el tiempo necesario para volar a este aeropuerto:
- (1) A velocidad de crucero con todos los motores operativos, corregida por viento y temperatura, excede el tiempo más limitante de los sistemas de extinción de incendios del avión menos 15 minutos para los compartimentos de carga y equipaje, para los cuales se requiere por la regulación que tengan sistemas de extinción de incendios; o
  - (2) A velocidad de crucero con un motor inoperativo, corregida por viento y temperatura, excede el tiempo del sistema significativo EDTO más limitante del avión (que no sea el tiempo de mayor limitación de los sistemas de extinción de incendios del avión menos 15 minutos para los compartimentos de carga y equipaje para los cuales se exige por la regulación tener sistemas de extinción de incendios).

## APÉNDICE B – CARACTERÍSTICAS DE LOS PARÁMETROS PARA GRABADORES DE DATOS DE VUELO

...

*Notas:*

...

### 9. Calibración del sistema FDR:

- (i) Para los parámetros con sensores dedicados exclusivamente al FDR, y que no se controlan por otros medios, se hará una recalibración ~~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 discrepancia en las rutinas de conversión a valores técnicos de los parámetros obligatorios, y asegurar que ~~los~~ **los** parámetros se estén registrando dentro de las tolerancias de calibración; y
- (ii) Cuando los parámetros de altitud y velocidad aerodinámica provengan de sensores dedicados al sistema FDR, 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.

## **APÉNDICE J. LOCALIZACIÓN DE UN AVIÓN EN PELIGRO**

1. La localización de un avión en peligro tiene por objeto establecer, en una medida razonable, la ubicación del lugar del accidente dentro de un radio de 6 millas náuticas.
  - (a) Un avión que se encuentre en peligro activará automáticamente la transmisión con la información a partir de la cual su posición pueda ser determinada por el explotador, esta información relativa a la posición contendrá además la marcación de la hora.
  - (b) Esta transmisión también podrá activarse manualmente.
  - (c) El sistema que se utilice para la transmisión autónoma con la información de la posición debe ser capaz de transmitir dicha información en caso de falla de la energía eléctrica de la aeronave por lo menos durante el tiempo previsto para el vuelo completo.
2. Una aeronave se encuentra en una situación peligrosa cuando esté en un estado que podría dar lugar a un accidente si no se corrige el suceso relacionado con su actuación. Los sucesos relacionados con la actuación de la aeronave pueden abarcar, entre otros, actitudes o condiciones de velocidad inusuales, colisión con el terreno y la pérdida total de empuje o propulsión en todos los motores, así como advertencias de la proximidad del terreno
3. Cuando una aeronave se encuentre en una situación peligrosa se activará la transmisión automática con la información sobre su posición. Esta información aumentará la probabilidad de localizar el lugar del accidente dentro de un radio de 6 millas náuticas. Cuando se comienza la búsqueda inicial en un área superior a un radio de 6 millas náuticas disminuye el plazo disponible para la búsqueda y localización del avión. Se debe alertar al explotador cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa con un reducido porcentaje de falsas alertas. En caso de la activación del sistema de transmisión, la transmisión inicial sobre la posición comenzará inmediatamente o a más tardar cinco segundos después de detectarse el suceso de activación. Cuando se haya activado la transmisión autónoma con información de la posición, sólo se podrá desactivar utilizando el mismo mecanismo que la activó.
4. Cuando un explotador de aeronaves o una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga motivos para creer que una aeronave está en peligro, se establecerá una coordinación entre ambos y con el centro coordinador de búsqueda y salvamento.
5. La precisión de la información relativa a la posición satisfará, como mínimo, los requisitos relativos a la precisión de la posición prescritos para los ELT.
6. Los dispositivos localizadores subacuáticos que operen en la frecuencia de 8,8 kHz se podrán fijar en la célula para localizar los restos del avión debajo de la superficie del agua cuando no es posible detectar una señal del ELT. Los dispositivos localizadores subacuáticos que operan en frecuencias de 37,5 kHz se podrán fijar en los registradores de vuelo y se utilizarán para localizar los registradores de vuelo que se encuentran bajo el agua.
7. Para cumplir con los requisitos relativos al equipamiento se podrá instalar un sistema a partir del cual pueda determinarse la posición, y un registrador de vuelo de despliegue automático (ADFR) con un ELT integrado, y un registrador combinado, o un sistema a partir del cual pueda determinarse la posición, un ELT, dos registradores fijos y un medio adicional para recuperar los datos del registrador de vuelo oportunamente. Un sistema a partir del cual pueda determinarse una posición que se utilice para cumplir lo establecido

en la Sección 121.560, puede reemplazar uno de los ELT requeridos en la Sección 121.304.



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

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** Proyecto RAAC Parte 121-Control de cambios

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.