

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

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

(...)

SUBPARTE B – OPERACIÓN DE VUELO

(...)

135.79 – Requisitos de ubicación del vuelo

- (a) Cada explotador debe tener procedimientos establecidos para ubicar cada uno de sus vuelos, si no se ha presentado un plan de vuelo (FPL), de modo que:
- (1) Proporcione al explotador por lo menos la información requerida para un plan de vuelo VFR.
 - (2) Permita proporcionar una notificación oportuna a una dependencia del proveedor ANSP, o a una estación de búsqueda y salvamento si una aeronave está retrasada o desaparecida; y
 - (3) Proporcione al explotador la ubicación, fecha y hora estimada para restablecer las comunicaciones si el vuelo se está operando en un área donde no se pueden mantener las comunicaciones.
- (b) La información para ubicar un vuelo debe conservarse en la base principal de operaciones del explotador, o en otro lugar designado por el explotador en los procedimientos de ubicación del vuelo, hasta la finalización del vuelo.

135.101 Segundo al mando requerido para operaciones IFR

Excepto lo dispuesto en la Sección 135.105, ninguna persona puede operar una aeronave que transporte pasajeros bajo IFR a menos que haya un segundo al mando a bordo de la aeronave.

135.105. Excepción del requisito de un segundo al mando: Aprobación para utilizar un sistema de piloto automático

(a) Excepto lo dispuesto en las Secciones 135.99 y 135.111, y salvo cuando según esta Parte se requieran dos pilotos para operaciones VFR, una aeronave podrá ser operada sin segundo al mando cuando:

- (1) se encuentre equipada con un sistema de piloto automático aprobado y en condición operativa;
- (2) el uso de dicho sistema haya sido autorizado en las correspondientes especificaciones de operación del explotador; y
- (3) no se trate de un avión turborreactor (incluyendo turbofán).

(b) El explotador podrá solicitar a la ANAC la enmienda de sus especificaciones de operación, a fin de autorizar el uso de un sistema de piloto automático en reemplazo de un segundo al mando.

(c) La ANAC aprobará la enmienda a las especificaciones de operación del explotador, autorizando el uso de un sistema de piloto automático en reemplazo de un segundo al mando cuando:

- (1) el sistema de piloto automático sea capaz de accionar los mandos de vuelo de la

aeronave para mantener el vuelo y maniobrarla alrededor de sus tres ejes; y
(2) el explotador demuestre, a satisfacción de la ANAC, que las operaciones utilizando el sistema de piloto automático pueden ser conducidas en forma segura y en cumplimiento de las disposiciones de esta Parte.

La enmienda contendrá todas las condiciones o limitaciones al uso del sistema de piloto automático que la ANAC considere necesarias en interés de la seguridad operacional.

SUBPARTE C – AERONAVES Y EQUIPOS

(...)

135.179 Instrumentos y equipos inoperativos

(a) Ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos instalados inoperativos, salvo que las siguientes condiciones se cumplan:

- (1) existe una MEL aprobada para esa aeronave;
- (2) las tripulaciones de vuelo tengan acceso directo durante todo el tiempo antes del vuelo a toda la información contenida en la MEL aprobada, ya sea, a través de una MEL impresa o por otros medios aprobados por la ANAC.
- (3) Una MEL aprobada por la ANAC, constituye un cambio aprobado al diseño de tipo de la aeronave sin requerir una recertificación:

(i) la MEL aprobada debe ser preparada de acuerdo con las limitaciones especificadas en el Párrafo (d) de esta sección; y

(ii) permitir la operación de una aeronave con ciertos instrumentos y equipos en condición inoperativa;

(4) deben estar disponibles para el piloto los registros que identifiquen los instrumentos y equipos inoperativos y la información requerida por el Párrafo (a)(3)(ii) de esta sección;

(5) la aeronave es operada de acuerdo con todas las condiciones y limitaciones contenidas en la MEL.

(b) Los siguientes instrumentos y equipos no pueden ser incluidos en la MEL:

(1) instrumentos y equipos que sean específicamente o de otra manera requeridos por los requisitos de aeronavegabilidad según los cuales la aeronave es certificada de tipo y que son esenciales para

la operación segura en todas las condiciones de operación;

(2) instrumentos y equipos que una directiva de aeronavegabilidad requiere que estén en condiciones de operación, salvo que la propia directiva de aeronavegabilidad indique de otra manera;

(3) instrumentos y equipos requeridos para operaciones específicas por este reglamento;

(c) no obstante lo establecido en los Párrafos (b)(1) y (b)(3) de esta sección, una aeronave con instrumentos y equipos inoperativos puede ser operada de acuerdo con un permiso de vuelo especial según la Sección 21.197 de la Parte 21 de las RAAC.

135.187 Equipamiento requerido para operaciones de Servicio de Transporte Aéreo Sanitario (STAS)

Ninguna persona puede operar una aeronave para operaciones de S.T.A.S. de acuerdo con esta Parte a menos que la aeronave cuente con el equipamiento a bordo necesario para la operación que pretende realizar y que la misma sea aprobada por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA).

SUBPARTE D – LIMITACIONES DE OPERACIÓN Y REQUERIMIENTOS METEOROLÓGICOS PARA IFR Y VFR.

(...)

SUBPARTE E – TRIPULACIONES DE VUELO: REQUERIMIENTOS.

(...)

135.243 – Requisitos para desempeñarse como Piloto al Mando

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como Piloto al Mando, en una operación de transporte de pasajeros a menos que:

(1) Para aeronaves de hasta 20.000 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto Comercial.

(2) Para aeronaves de más de 20.000 Kg de peso máximo de despegue, posea la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

(b) En todos los casos citados en el párrafo (a) de esta Sección, las licencias deberán tener las correspondientes habilitaciones por categoría, clase y tipo de aeronaves, más las habilitaciones para operaciones determinadas en las RAAC.

(c) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna desempeñarse como Piloto al Mando de una aeronave que opera según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), a menos que dicha persona sea titular como mínimo de una licencia de Piloto Comercial con la habilitación para el tipo de aeronave y la habilitación de vuelo por instrumentos.

135.247 Requisitos para desempeñarse como copiloto

(a) Ningún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como copiloto de una aeronave a menos que dicha persona sea titular de la Licencia de Piloto Comercial con habilitación de vuelo por instrumentos de acuerdo con las habilitaciones que correspondan para esa categoría y clase de aeronave.

(b) Un copiloto de helicóptero que opera según las reglas de vuelo por referencias visuales (VFR), deberá ser titular como mínimo de la licencia de Piloto Comercial, con las habilitaciones correspondientes.

APÉNDICE F – NUEVOS REQUISITOS PARA OPERACIONES APROBADAS DE AVIONES MONOMOTORES POTENCIADOS A TURBINA POR LA NOCHE O EN CONDICIONES METEOROLOGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC)
(...)

7. EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN Y VERIFICACION DE LA TRIPULACION DE VUELO

7.1. Para realizar operaciones nocturnas o en condiciones IMC, con aviones monomotores de turbina:

- a) El piloto al mando deberá tener licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (PTLA) o de Piloto Comercial (PCA), con las habilitaciones correspondientes.
- b) El copiloto deberá tener licencia de Piloto Comercial de Avión (PCA), con las habilitaciones correspondientes. En ambos casos, deben tener la habilitación de vuelo por instrumentos.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico**

Número:

Referencia: MOD IF ANAC RAAC 135

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