



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Anexo

Número:

Referencia: EX-2020-45821014- -APN-ANAC#MTR - ANEXO II

ANEXO II

**MEDIDAS DE MITIGACION A SEGUIR PARA EL PERSONAL QUE SE DESEMPEÑA EN
EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LAS PARTES 121 Y 135 DE LAS RAAC**

DISPOSICIONES COMUNES PARA EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LAS PARTES 121 Y 135

ARTÍCULO 1º: Las empresas certificadas bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC deberán programar las actividades de instrucción en simulador previstas con la mayor celeridad posible, de acuerdo con la disponibilidad de las instalaciones y del personal de instrucción y evitando cualquier tipo de demora adicional.

El POI deberá recibir en forma continua información relacionada con la planificación de las actividades de instrucción y su desarrollo.

ARTÍCULO 2º: En aquellos casos en que circunstancialmente se pueda acceder a la capacitación en simulador o en su defecto en la primera oportunidad que se pueda acceder a simulador, las empresas deberán prever la realización de la actividad inmediata subsiguiente de instrucción contemplando un refuerzo que debe incluir un período de simulador adicional que no podrá ser computado como LOS, incorporando lo especificado en el artículo 3 del presente anexo para operadores RAAC 121 e incorporando lo especificado en el artículo 5 para operadores RAAC 135. A tal efecto, deberán mantener informados al respectivo POI en forma continua sobre los planes de cumplimiento

DISPOSICIONES PARA LAS EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LA PARTE 121 DE LAS RAAC

ARTÍCULO 3º: En aquellos casos en que circunstancialmente se pueda acceder a la capacitación en simulador o en su defecto en la primera oportunidad que se pueda acceder a simulador, y dado que existen maniobras en las cuales los pilotos mantienen un alto grado de entrenamiento por realizarlas de manera muy frecuente durante las operaciones normales de vuelo (despegues normales, ascenso, SID, esperas, aterrizajes normales, etc.), se pondrá

especial énfasis en las prácticas de maniobras que NO se realizan frecuentemente en vuelo de línea. Estas son:

- Despegue IMC con viento cruzado (según las limitaciones propias del avión).
- Despegues y aterrizajes con aeronaves muy por debajo del peso máximo de despegue.
- Falla de motor posterior a V1.
- Despegue abortado – Evacuación.
- Aproximación ILS con falla de un motor y aproximación frustrada.
- Aproximación RNAV/de no precisión con un motor inoperativo y aterrizaje.
- Aproximación a la pérdida en configuración limpia.

Deberán incluirse las siguientes fallas de sistemas, las cuales podrán dividirse entre piloto y copiloto:

- Tren de aterrizaje
- Flaps
- Sistemas de navegación
- Fuego en vuelo
- Control de humo
- Rápida descompresión y Descenso de Emergencia
- CFIT
- Unreliable Speed
- Aterrizaje con sobrepeso
- Incapacitación de un piloto

DISPOSICIONES PARA LAS EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LA PARTE 135 DE LAS RAAC

ARTÍCULO 4º: Las empresas deberán programar al menos una reunión virtual con sus pilotos para realizar un repaso teórico de los procedimientos de emergencia, con la participación del POI o de algún IOLA habilitado en la aeronave. Estos deberán incluir como mínimo:

- A. Descenso de Emergencia
- B. Aproximación y Aterrizaje de Emergencia
- C. Mal Funcionamiento de Sistemas y Equipos

- D. Equipamiento de Emergencia y Supervivencia
- E. Procedimiento en caso de desorientación.
- F. Pérdida de comunicaciones
- G. Un motor Inoperativo durante la aproximación instrumental (Multimotor)
- H. Aborto de despegue.
- I. Evacuación de emergencia
- J. Unreliable airspeed
- K. Upset recovery training
- L. CFIT
- M. Crew Incapacitation

ARTÍCULO 5º: En aquellos casos en que circunstancialmente se pueda acceder a la capacitación en simulador o en su defecto en la primera oportunidad que se pueda acceder a simulador, y dado que existen maniobras en las cuales los pilotos mantienen un alto grado de entrenamiento por realizarlas de manera muy frecuente durante las operaciones normales de vuelo (despegues normales, ascenso, SID, esperas, aterrizajes normales, etc.), se pondrá especial énfasis las maniobras que NO se realizan frecuentemente en vuelo de línea, aprovechando para combinar aquellas que no demanden una carga de trabajo tal, que no representen la realidad. Estas son:

- Despegue IMC con viento cruzado (según las limitaciones propias del avión).
- Falla de motor posterior a V1.
- Despegue abortado – Evacuación.
- Aproximación ILS con falla de un motor y Aproximación frustrada.
- Aproximación RNAV/de no precisión con un motor inoperativo y aterrizaje.
- Aproximación a la pérdida en configuración limpia.

Deberán incluirse las siguientes fallas de sistemas, las cuales podrán dividirse entre piloto y copiloto:

- Tren de aterrizaje
- Flaps
- Sistemas de navegación
- Fuego en vuelo
- Control de humo

- Rápida descompresión y Descenso de Emergencia
- Unreliable Speed
- Aterrizaje con sobrepeso
- Incapacitación de un piloto
- CFIT