



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Oficina Regional Sudamericana**

**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional**

**Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías peligrosas**  
(Virtual, 12 al 23 de octubre de 2020)

**TAREA RPEO/14-10 – Asunto 4: Oportunidades de mejora a los LAR 121 y 135**

c) Análisis de los Capítulos C, D y O del LAR 121 y del Capítulo B del LAR 135

**Resumen**

Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis que permita revisar conjuntamente las secciones correspondientes de los Capítulos C, D y O del LAR 121 y del Capítulo B del LAR 135 proponiendo incorporar los SARPS pendientes de incorporación, actualizaciones de los reglamentos de referencia y las Adopciones de las Enmiendas 44 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte I y Parte III, Sección II, respectivamente.

**Referencias**

- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte I – Transporte comercial internacional, Aviones, Undécima edición, Enm. 43
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales, Helicópteros, Novena edición, Enm. 22
- Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional, Segunda edición, Enm. 1
- SL 2020/18 – Adopción de la Enmienda 44 del Anexo 6, Parte I
- SL 2020/32 – Adopción de la Enmienda 23 del Anexo 6, Parte III
- Doc. 9859 – Manual de gestión de la seguridad operacional, Cuarta edición
- Doc. 10085 – Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), Primera edición
- LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- FAR Part 121 – OPERATING REQUIREMENTS: DOMESTIC, FLAG, AND SUPPLEMENTAL OPERATIONS
- FAR Part 135 – OPERATING REQUIREMENTS: COMMUTER AND ON DEMAND OPERATIONS AND RULES GOVERNING PERSONS ON BOARD SUCH AIRCRAFT
- Commission Regulation (EU) No 965/2012 on air operations

<ul style="list-style-type: none"><li>- Instrucciones para el trabajo de los paneles de expertos del SRVSOP</li><li>- Manual para los redactores de los LAR</li></ul>
<b>Conformación del grupo de tarea</b>
Relator: Julio Ríos Vienrich Experto: Javier Alemán
<b>Fecha límite para entregar la tarea</b>
El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del <b>14 de septiembre de 2020</b> .

## 1. Introducción

1.1. La OACI ha comunicado, mediante las Cartas a los Estados SL 2020/18 y SL 2020/32, las Adopciones de las Enmiendas 44 del Anexo 6, Parte I y 23 del Anexo 6, Parte III, respectivamente.

1.2. El Comité Técnico en el área de operaciones, ha desarrollado propuestas de mejora de los requisitos de los LAR 121 y 135, las cuales se encuentran respectivamente en los **Adjuntos A y B** de esta tarea.

## 2. Definición del problema

2.1. Los requisitos de los LAR 121 y 135 cuentan con ciertas secciones no actualizadas en relación a SARPS pendientes de incorporación, así como a reglamentos de referencia que han sufrido modificaciones en mejora de la seguridad operacional y en base a los últimos avances técnicos.

2.2. En apoyo a esta tarea, se ha desarrollado la propuesta de mejora de los requisitos del LAR 121, que se encuentra en el **Adjunto A** y la propuesta de mejora de los requisitos del LAR 135, que se encuentra en el **Adjunto B**. En la primera columna se detalla la sección, en la segunda columna se desarrolla la revisión propuesta y en la tercera columna se establece la justificación del cambio propuesto del requisito que podría estar sujeto de mejora.

2.3. El propósito de esta tarea es revisar conjuntamente la propuesta de mejora de las secciones correspondientes de los Capítulos C, D y O del LAR 121 y del Capítulo B del LAR 135, detalladas en el Cuadro #1 y especialmente agrupadas para esta tarea por su similitud o interrelación, para ser presentada una propuesta definitiva en la RPEO/14, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) verificar que se observen los principios de lenguaje claro;
- b) verificar que no existan diferencias con los SARPs; y
- c) garantizar la armonización mundial y regional.

2.4. En caso que no se necesite enmendar las secciones bajo análisis, los expertos a cargo de la tarea solamente deberán limitarse a recomendar al panel la aceptación de la misma. En caso contrario, deberán sustentar adecuadamente la oportunidad de mejora identificada y la enmienda propuesta.

2.5. Es importante mencionar que, en el caso de existir un requisito completamente nuevo que no se encuentre respaldado por algún Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional o que no haya sido aplicado en modelos de otras regiones, se deberá incluir una adecuada justificación de la necesidad de su incorporación, considerando el impacto del cambio y los costos asociados.

<b>Cuadro # 1</b>	
<b>LAR 121, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>	
<b>Sección</b>	<b>Capítulo C: Aprobación de rutas: Operaciones regulares domésticas e internacionales</b>
121.215	Altitudes mínimas de vuelo
121.230	Instalaciones y servicios de comunicación
121.255	Seguimiento de aeronaves
121.260	Servicios de salvamento y extinción de incendios
<b>Sección</b>	<b>Capítulo D: Aprobación de rutas y áreas: Operaciones no regulares</b>
121.315	Altitudes mínimas de vuelo
121.345	Sistema de seguimiento de vuelo
121.360	Servicios de salvamento y extinción de incendios
<b>Sección</b>	<b>Capítulo O: Operaciones de vuelo</b>
121.2205	Aplicación
121.2210	Instrucciones para las operaciones de vuelo
121.2250	Obligaciones del piloto al mando
121.2255	Obligaciones de los miembros de la tripulación de vuelo
121.2260	Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio
121.2280	Equipo de vuelo
121.2320	Motor inoperativo: Aterrizaje e informe
121.2350	Oxígeno de uso médico para los pasajeros
121.2375	Altitudes mínimas para uso del piloto automático
121.2385	Asiento del observador: Inspecciones en ruta
121.2390	Transporte de personas sin cumplir con los requisitos de transporte de pasajeros de este reglamento
121.2395	Asientos ubicados en las salidas del avión

<b>LAR 135, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>	
<b>Sección</b>	<b>Capítulo B: Operaciones de vuelo</b>
135.105	Aplicación
135.110	Servicios e instalaciones para las operaciones
135.115	Instrucciones para las operaciones de vuelo
135.120	Altitudes mínimas de vuelo (operaciones en condiciones IMC)
135.125	Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto, o lugar de aterrizaje
135.135	Requerimientos para el mantenimiento de registros
135.235	Altitudes mínimas para uso del piloto automático
135.255	Composición de la tripulación de vuelo
135.245	Equipo de la tripulación de vuelo
135.265	Obligaciones del piloto al mando
135.270	Obligaciones de los miembros de la tripulación
135.280	Excepción del requerimiento de un copiloto: Aprobación para utilizar un sistema de piloto automático
135.295	Ocupación de un asiento de piloto por un pasajero
135.305	Información a los pasajeros antes del vuelo
135.340	Requerimientos de información para los pasajeros y prohibición de no fumar
135.355	Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando
135.357	Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando - Helicópteros
135.370	Operación de aviones en tierra
135.395	Procedimientos operacionales de aviones para velocidades verticales de ascenso y de descenso
135.375	Requisitos adicionales para las operaciones con un solo piloto con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche - Aviones

### **3. Actividades y resultado de la tarea**

3.1 Para ejecutar esta tarea se deberán analizar y estudiar las propuestas de mejora de estos requisitos que se encuentran en los **Adjuntos A y B**. Para realizar este estudio se podrán utilizar los documentos enumerados en las referencias, así como los reglamentos nacionales vigentes de los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir el borrador de la **Nota de estudio 10 (NE/10)** para antes del **14 de septiembre de 2020**, conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre el desarrollo de las secciones enumeradas en el Cuadro #1.

3.3 El desarrollo de la nota de estudio (NE/10) deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el manual para los redactores de los LAR.

3.4 La versión final de esta nota de estudio (NE/10) será publicada el 28 de setiembre de 2020 y será presentada por el relator designado durante la Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías peligrosas a llevarse a cabo del 12 al 23 de octubre de 2020, en forma virtual.

## Adjunto A

## Propuesta de mejora de los LAR 121

<b>LAR 121</b>		
<b>Requisitos de operación:</b>		
<b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>		
<b>Capítulo C: Aprobación de rutas: Operaciones regulares domésticas e internacionales</b>		
<b>Sección</b>	<b>Propuesta de enmienda</b>	<b>Justificación</b>
<b>121.215</b>	<b>Altitudes mínimas de vuelo</b>	
	<p>....</p> <p><del>(c) El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo debe ser aprobado por el Estado del explotador.</del></p>	Se elimina por ser una Recomendación según el Anexo 6, PI, 4.2.7 Altitudes mínimas de vuelo, en 4.2.7.3
<b>121.230</b>	<b>Instalaciones y servicios de comunicación</b>	
	<p>(a) <del>Excepto lo establecido en 121.545 (b) (9), e</del>El explotador demostrará que su sistema de comunicación en ambos sentidos, u otro medio de comunicación aprobado por la AAC, está disponible en puntos que aseguren confiabilidad y comunicaciones rápidas bajo condiciones de operaciones normales sobre toda la ruta de vuelo propuesta (sea vía directa o a través de circuitos punto a punto aprobados), entre:</p> <p>(1) cada avión y la oficina apropiada de despacho, y</p> <p>(2) cada avión y las dependencias de los servicios de control de tránsito aéreo (ATC).</p> <p>(b) Excepto en caso de emergencia, los sistemas de comunicación entre cada avión y la oficina apropiada de despacho deben ser independientes de cualquier sistema de comunicación operado por las dependencias de los servicios de control de tránsito aéreo de los Estados.</p>	Se corrige conforme a los Párrafos 121.545 (a) (1) (iii) y 121.545 (b) (9) de la nueva Sección 121.545.
<b>121.255</b>	<b>Seguimiento de aeronaves</b>	
	<p>....</p> <p>(c) No obstante las disposiciones del párrafo (b), la AAC puede, basándose en los resultados de un proceso aprobado de evaluación de riesgos implantado por el explotador, permitir variaciones en los intervalos de notificación automatizada. El proceso demostrará la forma de manejar los riesgos que resulten de esas variaciones y, como mínimo, incluirá lo siguiente:</p> <p>(1) <del>(3)</del> capacidad de los sistemas y procesos de control operacional del explotador, incluidos aquellos para contactar a las dependencias ATS;</p> <p>(2) <del>(4)</del> capacidad general del avión y sus sistemas;</p> <p>(3) <del>(5)</del> medios disponibles para determinar la posición del avión y comunicarse con él;</p> <p>(4) <del>(6)</del> frecuencia y duración de las lagunas en la</p>	Corrección editorial.

	<p>notificación automatizada;</p> <p>(5) <del>(7)</del> consecuencias de factores humanos que resultan de cambios en los procedimientos de la tripulación de vuelo; y</p> <p>(6) <del>(8)</del> medidas de mitigación específicas y procedimientos de contingencia.</p>	
<b>121.260</b>	<b>Servicios de salvamento y extinción de incendios</b>	
	<p><del>(a)</del> El explotador, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional, evaluará el nivel de protección disponible que proporcionan los servicios de salvamento y extinción de incendios (RFFS) en los aeródromos que se prevén especificar en el plan operacional de vuelo, para asegurar que se cuentan con un nivel de protección aceptable para el avión que está previsto utilizar.</p> <p><del>(b)</del> En el manual de operaciones se incluirá información sobre el nivel de protección RFFS que el explotador considere aceptable.</p>	<p>Se trasladan requisitos LAR 121.2210 (b) y (c). Para mantener coherencia con la categoría de la información y según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO, 4.1 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA LA OPERACIÓN (4.1.4 y 4.1.5) Se cambia al plural para contemplar aeródromos de salida, destino, alternativa de despegue, ruta y destino utilizados en el despacho. FAR Part 121.106 lo establece para vuelos ETOPS solamente pero en despacho y liberación.</p>

<b>LAR 121</b> <b>Requisitos de operación:</b> <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>  <b>Capítulo D: Aprobación de rutas y áreas: Operaciones no regulares</b>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
<b>121.315</b>	<b>Altitudes mínimas de vuelo</b>	
	<p>....</p> <p><del>(c) El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo debe ser aprobado por el Estado del explotador.</del></p>	<p>Se elimina por ser una Recomendación según el Anexo 6, PI, 4.2.7 Altitudes mínimas de vuelo, en 4.2.7.3</p>
<b>121.345</b>	<b>Sistema de seguimiento de vuelo</b>	
	<p>.....</p> <p>(c) Cuando el explotador utilice un sistema de seguimiento de vuelo no necesita proveer comunicación en ambos sentidos durante el vuelo excepto lo establecido en 121.545 (a) (1) (iii) o 121.545 (b) (9).</p> <p>....</p>	<p>Se corrige conforme a los Párrafos 121.545 (a) (1) (iii) y 121.545 (b) (9) de la nueva Sección 121.545.</p>
<b>121.360</b>	<b>Servicios de salvamento y extinción de incendios</b>	
	<p>(a) El explotador, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional, evaluará el nivel de protección disponible que proporcionan los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI) en los aeródromos que se prevén especificar en el plan operacional de vuelo, para asegurar que se cuentan con un nivel de protección aceptable para el avión que está previsto utilizar.</p> <p>(b) En el manual de operaciones se incluirá información sobre el nivel de protección SSEI que el explotador considere aceptable.</p>	<p>Se trasladan requisitos LAR 121.2210 (b) y (c). Se reubica por el tipo de información que es y según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO, 4.1 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA LA OPERACIÓN (4.1.4 y 4.1.5) Se cambia al plural para contemplar aeródromos de salida, destino, alternativa de despegue, ruta y destino utilizados en la liberación de vuelo. FAR Part 121.106 lo establece para vuelos ETOPS solamente pero en despacho y liberación.</p>



<b>LAR 121</b> <b>Requisitos de operación:</b> <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b>  <b>Capítulo O: Operaciones de vuelo</b>		
<b>Sección</b>	<b>Propuesta de enmienda</b>	<b>Justificación</b>
<b>121.2205</b>	<b>Aplicación</b>	
	Este capítulo establece los requisitos <del>adicionales a los establecidos en el LAR 91</del> para las operaciones de vuelo de todo explotador que opera según este reglamento.	El LAR 91 en las Secciones 91.005 y 91.1805 es específico en la aplicación.  Se elimina texto, ya que esta aclaración en este capítulo deja en desventaja a todos los demás capítulo del LAR 121 en donde no se incluye la misma.
<b>121.2210</b>	<b>Instrucciones para las operaciones de vuelo</b>	
	(a) El explotador se encargará que todo el personal de operaciones esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades y de la relación que existe entre éstas y las operaciones de vuelo en conjunto. (b) <del>El explotador, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional, evaluará el nivel de protección disponible que proporcionan los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI) en el aeródromo que se prevé especificar en el plan operacional de vuelo, para asegurar que se cuenta con un nivel de protección aceptable para el avión que está previsto utilizar.</del> (c) <del>En el manual de operaciones se incluirá información sobre el nivel de protección SSEI que el explotador considere aceptable.</del>	Se traslada requisito a nueva Sección LAR 121.260 Servicios de salvamento y extinción de incendios.
<b>121.2250</b>	<b>Obligaciones del piloto al mando</b>	
	.... (e) El piloto al mando <del>no permitirá garantizará</del> que: (1) <del>no</del> se transporte en el avión a ninguna persona que parezca estar bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes en un grado en que sea probable que ponga en peligro la seguridad del avión o de sus ocupantes; (2) <del>se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de datos de vuelo (FDR), ni que se borren los datos grabados en él durante el vuelo ni después del mismo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria</del> ningún registrador de vuelo se inutilice o apague durante el vuelo; (3) <del>se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de la voz en la cabina de pilotaje (CVR), a no ser que crea que los datos grabados, que de lo contrario se borrarían de forma automática, deban</del>	La sección recoge las disposiciones del Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO, 4.5 OBLIGACIONES DEL PILOTO AL MANDO y algunas de la Regulation (EU) 965/2012 on air operations, CAT.GEN.MPA.105 Responsibilities of the commander.  Se corrige redacción según la Regulation

	<p><del>conservarse para la investigación de incidentes e accidentes no se borren intencionalmente las grabaciones de un registrador de vuelo en caso de eventos sujetos a notificación obligatoria distintos de accidentes o incidentes graves;</del></p> <p>(4) <del>se borren manualmente los datos grabados, durante o después del vuelo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria; y en caso de accidentes o incidentes graves, o si la preservación de las grabaciones de un registrador de vuelo es requerida por la autoridad investigadora:</del></p> <p>(i) <del>no se borren intencionalmente las grabaciones de un registrador de vuelo;</del></p> <p>(ii) <del>los registradores de vuelo sean desactivados inmediatamente luego de completar el vuelo; y</del></p> <p>(iii) <del>se tomen las medidas de precaución necesarias para preservar las grabaciones de un registrador de vuelo antes de abandonar el compartimiento de cabina.</del></p> <p>(5) <del>se conecten los registradores de vuelo (FDR/CVR) antes de determinar lo que se hará con ellos después de un accidente o incidente de conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</del></p> <p>....</p>	(EU) 965/2012 on air operations, CAT.GEN.MPA.105 Responsibilities of the commander, para abarcar a los registradores de vuelo en general y a todos los sucesos de notificación obligatoria (no solo accidentes e incidentes graves según Anexo 13)
<b>121.2255</b>	<b>Obligaciones de los miembros de la tripulación de vuelo</b>	
	<p>(a) Los miembros de la tripulación de vuelo no realizarán ninguna actividad durante una fase crítica de vuelo, excepto aquellas obligaciones requeridas para la operación segura del avión. Ejemplos de tareas que no son requeridas para la operación segura del avión son:</p> <p>(1) llamadas de la compañía no relacionadas con la seguridad, tales como ordenar la distribución de comidas y la confirmación de las conexiones de los pasajeros, etc.;</p> <p>(2) anuncios realizados a los pasajeros promocionando al explotador y señalando áreas de interés para su observación; y</p> <p>(3) <del>completamiento de registros y formularios que no son requeridos para la operación segura de la aeronave.</del></p> <p>....</p>	En (a) (3) se aclara según FAR Part 121, §121.542 Flight crewmember duties, para permitir el llenado de formularios como el de RVSM, registros de motores, etc.
<b>121.2260</b>	<b>Miembros de la tripulación de vuelo en los puestos de servicio</b>	
	<p>(a) Durante las fases de despegue y aterrizaje, todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén en servicio en la cabina de pilotaje permanecerán en sus puestos con sus arneses de seguridad abrochados.</p> <p>(b) Todos los miembros de la tripulación mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.</p> <p>(c) En ruta, todos los miembros de la tripulación de vuelo que estén en servicio en la cabina de pilotaje permanecerán en sus puestos con sus cinturones de seguridad abrochados, a menos que:</p> <p>(1) su ausencia sea necesaria para el desempeño de</p>	Se corrige según FAR Part 121, §121.543 Flight crewmembers at controls, para permitir el relevo de los pilotos.

	<p>funciones relacionadas con la operación del avión; o</p> <p>(2) por necesidades fisiológicas; o</p> <p>(3) esté previsto su relevo.</p> <p>(d) Durante las fases de despegue y aterrizaje, cualquier otro miembro de la tripulación de vuelo que no ocupe un asiento de piloto, mantendrá abrochado su arnés de seguridad, salvo que los tirantes le impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado.</p>	
<b>121.2280</b>	<b>Equipo de vuelo</b>	
	<p>(a) El piloto al mando explotador se asegurará de que los pilotos al mando se lleve dispongan a bordo del avión en cada vuelo de:</p> <p>(1) cartas aeronáuticas originales adecuadas y vigentes que contengan información concerniente a:</p> <p>(i) la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo;</p> <p>(ii) las ayudas de navegación;</p> <p>(iii) las salidas;</p> <p>(iv) las llegadas; y</p> <p>(v) los procedimientos de aproximación instrumental; y</p> <p>(2) toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual vayan a volar.</p> <p>.....</p>	<p>Es un requisito para el explotador según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 3. GENERALIDADES, 3.1 OBSERVACIÓN DE LEYES, REGLAMENTOS Y PROCEDIMIENTOS (3.1.7) y CAPÍTULO 6. INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN, 6.2 PARA TODOS LOS AVIONES, EN TODOS LOS VUELOS (6.2.3)</p>
<b>121.2320</b>	<b>Motor inoperativo: Aterrizaje e informe</b>	
	<p>....</p> <p>(d) Si el piloto al mando aterriza el avión en otro aeródromo que no sea el aeródromo apropiado más cercano, enviará un informe escrito, en duplicado, al director o gerente de operaciones, señalando las razones que determinaron la selección de ese aeródromo. Una vez que el piloto al mando haya retornado a su base de origen, el director o gerente de operaciones, tan pronto como sea posible y por lo general dentro de los <del>05</del> diez (10) días, enviará a la AAC, una copia del informe con sus respectivos comentarios.</p>	<p>Se corrige según el FAR Part 121, §121.565 Engine inoperative: Landing; reporting.</p> <p>Para mantener coherencia, ya que un reporte de emergencia se realiza con 10 días de plazo según las Secciones 121.2300 y 121.2305</p>
<b>121.2350</b>	<b>Oxígeno de uso médico para los pasajeros</b>	
	<p>(a) El explotador puede permitir a un pasajero llevar consigo y operar un equipo para el almacenamiento, generación o suministro de oxígeno, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>(1) que el equipo sea:</p> <p>....</p> <p>(i) <del>adecuadamente seguro</del> asegurado apropiadamente;</p> <p>....</p>	<p>Se corrige traducción del FAR Part 121, §121.574 Oxygen and portable oxygen concentrators for medical use by passengers.</p> <p>Se trata de que esté correctamente asegurado.</p>

121.2375	<b>Altitudes mínimas para uso del piloto automático</b>	
	<p><del>(a) Operaciones en ruta. Excepto por lo previsto en los Párrafos (b), (c) y (d) de esta sección, ninguna persona puede usar un piloto automático en ruta, incluyendo ascensos y descensos, a una altitud sobre el terreno que sea menor que el doble de la altitud máxima de pérdida especificada en el AFM para un mal funcionamiento del piloto automático bajo condiciones de crucero, o menor que 500 pies, cualquiera que sea más alta.</del></p> <p><del>(b) Aproximaciones. Cuando se utilice una instalación de aproximación por instrumentos, ninguna persona puede usar un piloto automático a una altitud sobre el terreno que sea menor que el doble de la altitud máxima de pérdida especificada en el AFM para un mal funcionamiento del piloto automático bajo condiciones de aproximación, o menor que 50 pies bajo la altitud mínima de descenso aprobada o bajo la altura de decisión para esa instalación, cualquiera que sea más alta, excepto:</del></p> <p><del>(1) cuando las condiciones meteorológicas reportadas son menores que las condiciones meteorológicas VFR prescritas en las LAR, ninguna persona puede utilizar un piloto automático con un acoplador de aproximación para aproximaciones ILS a una altitud sobre el terreno que sea menor de 50 pies por encima de la altitud máxima de pérdida especificada en el AFM para un mal funcionamiento del piloto automático con un acoplador de aproximación bajo condiciones de aproximación; y</del></p> <p><del>(2) cuando las condiciones meteorológicas reportadas son iguales o mayores que los mínimos VFR prescritos en las LAR, ninguna persona puede utilizar un piloto automático con un acoplador de aproximación para aproximaciones ILS a una altitud sobre el terreno que sea menor que la altitud máxima de pérdida especificada en el AFM para un mal funcionamiento del piloto automático con un acoplador de aproximación bajo condiciones de aproximación, o 50 pies, cualquiera que sea más alta.</del></p> <p><del>(c) No obstante lo establecido en los Párrafos (a) o (b) de esta sección, la AAC podrá autorizar el uso de un sistema de guía de control de vuelo aprobado con capacidad automática para aterrizar, en cualquier caso que:</del></p> <p><del>(1) el sistema no contenga ninguna pérdida de altitud (sobre cero) especificada en el AFM por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación; y</del></p> <p><del>(2) juzga que el uso del sistema al hacer contacto con tierra, de ninguna manera afectará las reglas de seguridad requeridas por esta sección.</del></p> <p><del>(d) Despegues. No obstante lo establecido en el Párrafo (a) de ésta sección, la AAC podrá autorizar el uso de un sistema de piloto automático aprobado con capacidad automática por debajo de la altitud especificada en el Párrafo (a) de esta sección, durante el despegue y fase de</del></p>	<p>Se corrige traducción completa del FAR Part 121, §121.579 Minimum altitudes for use of autopilot.</p> <p>Se ordena por fases de vuelo, se cambia término "altitud máxima de pérdida" por "pérdida de altitud".</p> <p>Se agregan definiciones con las referencias sobre las cuales se mide la altitud para cada fase de vuelo.</p> <p>Se agregan las fases de aproximación frustrada y aterrizaje.</p>

	<p>ascenso inicial de vuelo, siempre que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) el AFM especifique una restricción de certificación de la altitud mínima para conectarlo;</li> <li>(2) el sistema no sea enganchado antes de la altitud mínima de restricción de certificación para conectarlo, especificada en el AFM o, de una altitud especificada por la AAC, la que sea más alta; y</li> <li>(3) la AAC juzga que el uso del sistema no afectará de ninguna otra manera las reglas de seguridad requeridas por esta sección.</li> </ol> <p>(a) Definiciones. Para los propósitos de esta sección las siguientes definiciones aplican:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Las altitudes para el despegue/ascenso inicial y aproximación frustrada están definidas sobre la elevación del aeropuerto.</li> <li>(2) Las altitudes para las operaciones en ruta están definidas sobre la elevación del terreno.</li> <li>(3) Las altitudes para la aproximación están definidas sobre la elevación de la zona de toma de contacto (TDZE) a menos que se especifique que está definida en referencia a la DA(H) o MDA.</li> </ol> <p>(b) <i>Despegue y ascenso inicial.</i> Ninguna persona utilizará un piloto automático para despegue y ascenso inicial, debajo de 500 pies o una altitud que no es menor del doble de la pérdida de altitud especificada en el AFM, la que sea mayor, excepto como sigue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) a la altitud mínima de acoplamiento especificada en el AFM; o</li> <li>(2) a una altitud especificada por la AAC, la que sea mayor.</li> </ol> <p>(c) <i>En ruta.</i> Ninguna persona utilizará un piloto automático en ruta, incluyendo ascensos y descensos, debajo de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 500 pies;</li> <li>(2) una altitud que no es menor del doble de la pérdida de altitud especificada en el AFM para un mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de crucero; o</li> <li>(3) una altitud especificada por la AAC, la que sea mayor.</li> </ol> <p>(d) <i>Aproximación.</i> Ninguna persona utilizará un piloto automático a una altitud menor que 50 pies por debajo de la DA(H) o MDA del procedimiento instrumental que se está volando, excepto como sigue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Para pilotos automáticos con pérdidas de altitud especificadas en el AFM para operaciones de aproximación:       <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) a una altitud no menor que el doble de la pérdida de altitud especificada en el AFM (si es mayor a 50 pies) por debajo de la MDA o DA(H);</li> <li>(ii) a una altitud no menor que 50 pies por encima de la pérdida de altitud especificada en el AFM, cuando se cumplen las siguientes condiciones:           <ol style="list-style-type: none"> <li>(A) las condiciones meteorológicas reportadas son inferiores a las condiciones meteorológicas VFR prescritas en las LAR;</li> <li>(B) las referencias visuales para el procedimiento</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>	
--	---	--

	<p>de aproximación instrumental prescritas en las LAR han sido establecidas; y</p> <p>(C) el piloto automático se encuentra acoplado y recibiendo ambas referencias de trayectoria lateral y vertical;</p> <p>(iii) a una altitud no menor que la pérdida de altitud especificada en el AFM o 50 pies por encima de la TDZE, la que sea mayor, cuando se cumplen las siguientes condiciones:</p> <p>(A) las condiciones meteorológicas reportadas son iguales o superiores a las condiciones meteorológicas VFR prescritas en las LAR; y</p> <p>(B) el piloto automático se encuentra acoplado y recibiendo ambas referencias de trayectoria lateral y vertical; o</p> <p>(iv) a una altitud mayor especificada por la AAC.</p> <p>(2) Para pilotos automáticos con limitaciones de altitud especificadas en el AFM en aproximación, la mayor de:</p> <p>(i) la altitud mínima de utilización especificada para el modo de aproximación seleccionado y acoplado;</p> <p>(ii) 50 pies; o</p> <p>(iii) una altitud especificada por la AAC.</p> <p>(3) Para pilotos automáticos con pérdidas de altitud cero (o de valores despreciables) especificadas en el AFM, en caso de un mal funcionamiento del modo de aproximación, la mayor de:</p> <p>(i) 50 pies; o</p> <p>(ii) una altitud especificada por la AAC.</p> <p>(4) Si se realiza una aproximación frustrada utilizando un piloto automático de acuerdo al Párrafo (e) de esta sección.</p> <p>(e) <i>Aproximación frustrada.</i> Ninguna persona utilizará un piloto automático durante una aproximación frustrada debajo de las altitudes especificadas en el Párrafo (b) de esta sección. La altitud mínima de utilización del piloto automático no aplica a las aproximaciones frustradas que se inician con el piloto automático acoplado. La realización de una aproximación frustrada con el piloto automático acoplado, no debe afectar adversamente la separación segura con los obstáculos.</p> <p>(f) <i>Aterrizaje.</i> A pesar de lo descrito en el Párrafo (d) de esta sección, las altitudes mínimas de utilización del piloto automático no se aplican a las operaciones con piloto automático que utilizan un sistema de aterrizaje automático aprobado.</p>	
121.2385	<b>Asiento del observador: Inspecciones en ruta</b>	
	<p>(a) Salvo lo previsto en el Párrafo (c) de esta sección, el explotador tendrá disponible un asiento en la cabina de pilotaje de cada avión utilizado en el transporte aéreo comercial, para el uso de un inspector de la AAC que conduce una inspección en ruta. La ubicación y el equipamiento del asiento, con respecto a su adecuación para conducir las inspecciones en ruta, serán</p>	Corrección ortográfica.

	determinados por la AAC.	
<b>121.2390</b>	<b>Transporte de personas sin cumplir con los requisitos de transporte de pasajeros de este reglamento</b>	
	.... (4) El uso de oxígeno y del equipo de oxígeno de emergencia; y ....	Corrección editorial.
<b>121.2395</b>	<b>Asientos ubicados en las salidas del avión</b>	
	.... (2) El explotador designará en el manual de operaciones, las personas que harán, de una manera no discriminatoria y consistente con los requisitos de esta sección, la asignación de asientos en las salidas del avión; y.	Corrección editorial.  Revisar para editar todos los "." y ",".

## Adjunto B

## Propuesta de mejora de los LAR 135

<b>LAR 135</b> <b>Requisitos de operación:</b> <b>Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares</b> <b>Capítulo B: Operaciones de vuelo</b>		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
<b>135.105</b>	<b>Aplicación</b>	
	<p>Este capítulo prescribe reglas adicionales a las establecidas en el LAR 91, los requisitos que se aplican a las operaciones de vuelo de todo explotador que opera según este reglamento.</p>	<p>El LAR 91 en las Secciones 91.005 y 91.1805 es específico en la aplicación.</p> <p>Se elimina texto, ya que esta aclaración en este capítulo deja en desventaja a todos los demás capítulos del LAR 135 en donde no se incluye la misma.</p> <p>En concordancia con propuesta de Enmienda 10 del LAR 121.</p>
<b>135.110</b>	<b>Servicios e instalaciones para las operaciones</b>	
	<p>(a) El explotador no iniciará un vuelo a menos que haya determinado previamente, utilizando datos oficiales de los servicios de información aeronáutica o de otras fuentes autorizadas, que las instalaciones y servicios terrestres y marítimos, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas para la navegación, requeridas para ese vuelo y para la seguridad de la aeronave y protección de sus pasajeros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) estén disponibles;</li> <li>(2) sean adecuadas al tipo de operación del vuelo previsto; y</li> <li>(3) funcionen debidamente para ese fin.</li> </ol> <p>(b) El explotador notificará, sin retraso indebido, cualquier deficiencia de las instalaciones y servicios, observada en el curso de sus operaciones, a la autoridad directamente encargada de los mismos.</p> <p>(c) Aviones. El explotador no iniciará o continuará un vuelo según lo previsto a menos que se haya determinado, por todos los medios razonables al alcance, que el espacio aéreo en la ruta prevista, desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de llegada, incluidos los aeródromos de despegue, de destino y de alternativa en ruta previstos, pueda utilizarse de manera segura para la</p>	<p>En (c) se agrega requisito según la SL 2020_018.</p> <p>No se incorpora esa disposición en la SL 2020_032.</p> <p>En (d) y (e) se agregan los requisitos trasladados del LAR 135.115 (b) y (c).</p>



	<p>operación planificada. Cuando se prevea operar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, se llevará a cabo una evaluación del riesgo y se tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas para preservar la seguridad operacional del vuelo.</p> <p>(d) El explotador, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional, evaluará el nivel de protección disponible que proporcionan los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI) en el aeródromo que se prevé especificar en el plan operacional de vuelo, para asegurar que se cuenta con un nivel de protección aceptable para el avión que está previsto utilizar.</p> <p>(e) En el manual de operaciones se incluirá información sobre el nivel de protección SSEI que el explotador considera aceptable.</p>	
<b>135.115</b>	<b>Instrucciones para las operaciones de vuelo</b>	
	<p>(a) El explotador se encargará que todo el personal de operaciones esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades y de la relación que existe entre éstas y las operaciones de vuelo en conjunto.</p> <p><del>(b) El explotador, como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional, evaluará el nivel de protección disponible que proporcionan los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI) en el aeródromo que se prevé especificar en el plan operacional de vuelo, para asegurar que se cuenta con un nivel de protección aceptable para el avión que está previsto utilizar.</del></p> <p><del>(c) En el manual de operaciones se incluirá información sobre el nivel de protección SSEI que el explotador considera aceptable.</del></p> <p><del>(d) El rotor del helicóptero no se hará girar con potencia de motor sin que se encuentre un piloto calificado al mando. El explotador proporcionará las instrucciones específicas y procedimientos que habrá de seguir el personal, salvo los pilotos calificados que tengan que girar el rotor con potencia de motor para fines ajenos al vuelo.</del></p> <p><del>(e) El explotador publicará instrucciones para las operaciones y proporcionará información sobre la performance ascensional de la aeronave con todos los motores en funcionamiento, para que el piloto al mando pueda determinar la pendiente ascensional que puede alcanzarse durante la fase de salida en las condiciones de despegue existentes y con el procedimiento de despegue previsto. Asimismo, suministrará los datos de performance para todas las fases de vuelo restantes. Esta información deberá incluirse en el manual de operaciones.</del></p>	<p>En (b) y (c) se reubican requisitos conforme al Anexo 6, PI, CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO, 4.1 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA LA OPERACIÓN</p> <p>En (d) se reubica requisito en la Sección 135.370, abarcando la operación en tierra de las aeronaves y no solo aviones.</p> <p>Se mantiene coherencia de redacción con el LAR 121.</p> <p>Se elimina (e) por ser una Recomendación según el Anexo 6, PI, 4.2.4 Instrucciones para las operaciones — Generalidades, en 4.2.4.3 y P III, Sección II, 2.2.4 Instrucciones para las operaciones — Generalidades, en 2.2.4.3</p>
<b>135.120</b>	<b>Altitudes mínimas de vuelo (operaciones en condiciones IMC)</b>	

	<p>....</p> <p>(e) <del>El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo debe ser aprobado por la AAC.</del></p>	<p>Se elimina por ser una Recomendación según el Anexo 6, PI, 4.2.7</p> <p>Altitudes mínimas de vuelo, en 4.2.7.3 y el P III, Sección II, 2.2.7</p> <p>Altitudes mínimas de vuelo (operaciones en condiciones IFR), en 2.2.7.3</p>
<b>135.125</b>	<b>Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto, o lugar de aterrizaje</b>	
	<p>....</p> <p>(a) La AAC del Estado del explotador <del>puede aprobar</del> autorizará créditos operacionales para operaciones de <del>aviones</del> aeronaves equipados con sistemas de aterrizaje automático, HUD o visualizados equivalentes, EVS, SVS o CVS. Cuando los créditos operacionales tengan que ver con operaciones en condiciones de baja visibilidad, el Estado del explotador expedirá una aprobación específica. Dichas <del>aprobaciones</del> autorizaciones no afectarán a la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos.</p> <p><i>Nota 1. Los créditos operacionales comprenden:</i></p> <p><i>a) para fines de una prohibición de aproximación 135.695 (c), mínimos por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo;</i></p> <p><i>b) la reducción o satisfacción de los requisitos de visibilidad; o</i></p> <p><i>c) la necesidad de un menor número de instalaciones terrestres porque estas se compensan con capacidades de a bordo.</i></p> <p><i>Nota 2. En el Apéndice K y en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) figura orientación sobre créditos operacionales para aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS y CVS.</i></p> <p><i>Nota 3. En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) figura información relativa a HUD o visualizadores equivalentes, incluyendo referencias a documentos de la RTCA y EUROCAE.</i></p> <p><i>Nota 4. Sistema de aterrizaje automático — helicóptero es una aproximación automática que utiliza sistemas de a bordo que proporciona control automático de la trayectoria de vuelo, hasta un punto alineado con la superficie de aterrizaje, desde el cual el piloto puede efectuar una transición a un aterrizaje seguro mediante visión natural sin utilizar control automático.</i></p> <p>(b) Al establecer los mínimos de utilización de aeródromo o helipuerto que se aplicarán a cualquier operación particular, el explotador deberá tener <b>plenamente</b> en cuenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) el tipo, performance y características de la aeronave y las condiciones o limitaciones que se especifiquen en el manual de vuelo;</li> <li>(2) la composición de la tripulación de vuelo, su competencia y experiencia;</li> <li>(3) las dimensiones y características de las pistas o de los helipuertos que pueden ser seleccionados para su utilización y la dirección de la aproximación;</li> <li>(4) la idoneidad y performance de las ayudas visuales y no visuales disponibles en tierra;</li> <li>(5) los equipos de que dispone la aeronave para la navegación, adquisición de referencias visuales y/o control de la trayectoria de vuelo durante el despegue, aproximación,</li> </ol>	<p>Se corrige según la SL 2020_018 y la SL 2020_032.</p> <p>En (b) se corrige para que aplique a aeronaves.</p>

	<p>enderezamiento, aterrizaje, rodaje y aproximación frustrada;</p> <p>(6) los obstáculos situados en las áreas de aproximación y aproximación frustrada y la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para realizar los procedimientos de aproximación por instrumentos y los de contingencia;</p> <p>(7) los obstáculos situados en el área de ascenso inicial y los márgenes necesarios de franqueamiento de obstáculos; y</p> <p>(8) los medios utilizados para determinar y notificar las condiciones meteorológicas;</p> <p>(9) las condiciones prescritas en las especificaciones relativas a las operaciones; y</p> <p>(10) todo mínimo que pueda promulgar el Estado del aeródromo.</p> <p>(c) Las operaciones de aproximación por instrumentos se clasificarán basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida, de la manera siguiente:</p> <p>(1) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión igual o superior a 75 m (250 ft); y</p> <p>(2) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 m (250 ft). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:</p> <p>(i) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista no inferior a 550 m;</p> <p>(ii) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft), pero no inferior a 30 m (100 ft) y alcance visual en la pista no inferior a 300 m;</p> <p>(iii) Categoría IIIA (CAT IIIA) III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista no inferior a 175 m;</p> <p><del>(iv) Categoría IIIB (CAT IIIB): una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 175 m pero no inferior a 50 m; y</del></p> <p><del>(v) Categoría IIIC (CAT IIIC): sin altura de decisión ni limitaciones de alcance visual en la pista.</del></p> <p><i>Nota 1. Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, la operación de aproximación por instrumentos ha de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT IIIA, pero con un RVR de la CAT IIIB, se consideraría operación de la CAT IIIB, o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II). Esto no se aplica si el RVR o la DH se han aprobado como créditos operacionales</i></p> <p><i>Nota 2. La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de una operación de aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.</i></p> <p>(d) <del>No se autorizarán.</del> La AAC expedirá una aprobación específica para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de las Categorías II y III en condiciones de baja visibilidad, que únicamente se realizarán cuando a menos que se proporcione</p>	
--	---	--

	<p>información RVR.</p> <p>(e) Para el despegue con baja visibilidad, la AAC expedirá una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue.</p> <p><i>Nota. En general, la visibilidad para el despegue se define en términos de RVR. Puede también utilizarse una visibilidad horizontal equivalente.</i></p> <p>(f) (g) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 2D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud mínima de descenso (MDA) o una altura mínima de descenso (MDH), visibilidad mínima y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.</p> <p><i>Nota. En los PANS-OPS (Doc. 8168) Vol. I, Parte II, Sección 5, se proporciona orientación para aplicar la técnica de vuelo de aproximación final en descenso continuo (CDFA) en procedimientos de aproximación que no son de precisión.</i></p> <p>(g) (h) Los mínimos de utilización para las operaciones de aproximación por instrumentos 3D con procedimientos de aproximación por instrumentos se determinarán estableciendo una altitud de decisión (DA) o una altura de decisión (DH) y la visibilidad mínima o el RVR.</p> <p><i>Nota. Al final de este Capítulo se adjunta el cuadro con la clasificación de las aproximaciones.</i></p> <p>(h) <del>El explotador no realizará operaciones de aproximación y aterrizaje de las Categorías II y III a menos que se proporcione información RVR.</del></p>	
135.135	<b>Requerimientos</b> <del>Requisitos</del> para el mantenimiento de registros	Cambio a término apropiado
	....	
135.235	<b>Altitudes mínimas para uso del piloto automático - Aviones</b>	Se aclara que la aplicación es solamente para aviones en el título de la sección [antes en Párrafo (f) al final de la sección]
	<p>(a) <del>Excepto lo previsto en los Párrafos (b), (c) y (d) de esta sección, ninguna persona puede utilizar un piloto automático a una altitud sobre el terreno que sea menor a 500 pies o menor que el doble de la altitud máxima de pérdida especificada en el AFM o equivalente para un malfuncionamiento del piloto automático, cualquiera que sea más alta.</del></p> <p>(b) <del>Cuando se utiliza una instalación de aproximación por instrumentos, que no sea el ILS, ninguna persona puede usar el piloto automático a una altura sobre el terreno que sea menor a 50 pies por debajo de la altitud mínima de descenso (MDA) aprobada para ese procedimiento o menor que el doble de la altitud máxima de pérdida especificada en el AFM o equivalente para un malfuncionamiento del piloto automático en condiciones de aproximación, cualquiera que sea más alta.</del></p> <p>(c) <del>En aproximaciones ILS, cuando se reporten que las condiciones meteorológicas son menores a los mínimos VFR especificados en el LAR 91.155, ninguna persona puede utilizar el piloto automático con acoplador de aproximación, a una altura sobre el terreno menor a 50 pies o menor a la altitud máxima permitida</del></p>	<p>Se corrige traducción completa del FAR Part 135, §135.93 Minimum altitudes for use of autopilot.</p> <p>Se ordena por fases de vuelo, se cambia término "altitud máxima de pérdida" por "pérdida de altitud".</p> <p>Se agregan definiciones con las referencias</p>

	<p>especificada en el AFM aprobado o equivalente para un mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación, cualquier que sea mayor.</p> <p><del>(d) Sin considerar los Párrafos (a), (b) o (c) de esta sección, la AAC podrá autorizar el uso, hasta la toma de contacto, de un sistema de guía de control de vuelo aprobado que tenga capacidad automática, si:</del></p> <p><del>(1) el sistema no contiene ninguna pérdida de altitud (sobre cero) especificada en el AFM aprobado, o su equivalente por mal funcionamiento del piloto automático con acoplador de aproximación; y</del></p> <p><del>(2) La AAC determina que el uso del sistema para la toma de contacto de la aeronave, no afectará adversamente los requisitos de seguridad de esta sección.</del></p> <p><del>(e) No obstante lo establecido en el Párrafo (a) de esta sección, la AAC podrá autorizar el uso de un sistema de piloto automático aprobado con capacidad automática durante el despegue y fase de ascenso inicial de vuelo, siempre que:</del></p> <p><del>(1) el AFM aprobado de la aeronave especifique una restricción de certificación de altitud mínima de conexión del piloto automático;</del></p> <p><del>(2) el sistema no esté conectado antes de la restricción de certificación de la altitud mínima de conexión especificada en el AFM aprobado de la aeronave o de una altitud especificada por la AAC, cualquiera que sea mayor; y</del></p> <p><del>(3) La AAC determine que el uso del sistema no afectará de otra manera los requisitos de seguridad requeridos por esta sección.</del></p> <p><del>(f) Esta sección no se aplica a operaciones realizadas con helicópteros.</del></p> <p><del>(g) Definiciones. Para los propósitos de esta sección las siguientes definiciones aplican:</del></p> <p><del>(4) Las altitudes para el despegue/ascenso inicial y aproximación frustrada están definidas sobre la elevación del aeropuerto.</del></p> <p><del>(5) Las altitudes para las operaciones en ruta están definidas sobre la elevación del terreno.</del></p> <p><del>(6) Las altitudes para la aproximación están definidas sobre la elevación de la zona de toma de contacto (TDZE) a menos que se especifique que está definida en referencia a la DA(H) o MDA.</del></p> <p><del>(h) Despegue y ascenso inicial. Ninguna persona utilizará un piloto automático para despegue y ascenso inicial, debajo de 500 pies o una altitud que no es menor del doble de la pérdida de altitud especificada en el AFM, la que sea mayor, excepto como sigue:</del></p> <p><del>(3) a la altitud mínima de acoplamiento especificada en el AFM; o</del></p> <p><del>(4) a una altitud especificada por la AAC, la que sea mayor.</del></p> <p><del>(i) En ruta. Ninguna persona utilizará un piloto automático en ruta, incluyendo ascensos y descensos, debajo de:</del></p> <p><del>(4) 500 pies;</del></p> <p><del>(5) una altitud que no es menor del doble de la pérdida de altitud especificada en el AFM para un mal funcionamiento del piloto automático en condiciones de crucero; o</del></p> <p><del>(6) una altitud especificada por la AAC, la que sea mayor.</del></p> <p><del>(j) Aproximación. Ninguna persona utilizará un piloto automático a una altitud menor que 50 pies por debajo de la DA(H) o MDA del</del></p>	<p>sobre las cuales se mide la altitud para cada fase de vuelo.</p> <p>Se agregan las fases de aproximación frustrada y aterrizaje.</p>
--	---	---

	<p>procedimiento instrumental que se está volando, excepto como sigue:</p> <p>(5) Para pilotos automáticos con pérdidas de altitud especificadas en el AFM para operaciones de aproximación:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(v) a una altitud no menor que el doble de la pérdida de altitud especificada en el AFM (si es mayor a 50 pies) por debajo de la MDA o DA(H);</li><li>(vi) a una altitud no menor que 50 pies por encima de la pérdida de altitud especificada en el AFM, cuando se cumplen las siguientes condiciones:<ul style="list-style-type: none"><li>(D) las condiciones meteorológicas reportadas son inferiores a las condiciones meteorológicas VFR prescritas en las LAR;</li><li>(E) las referencias visuales para el procedimiento de aproximación instrumental prescritas en las LAR han sido establecidas; y</li><li>(F) el piloto automático se encuentra acoplado y recibiendo ambas referencias de trayectoria lateral y vertical;</li></ul></li><li>(vii) a una altitud no menor que la pérdida de altitud especificada en el AFM o 50 pies por encima de la TDZE, la que sea mayor, cuando se cumplen las siguientes condiciones:<ul style="list-style-type: none"><li>(C) las condiciones meteorológicas reportadas son iguales o superiores a las condiciones meteorológicas VFR prescritas en las LAR; y</li><li>(D) el piloto automático se encuentra acoplado y recibiendo ambas referencias de trayectoria lateral y vertical; o</li></ul></li><li>(viii) a una altitud mayor especificada por la AAC.</li></ul> <p>(6) Para pilotos automáticos con limitaciones de altitud especificadas en el AFM en aproximación, la mayor de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(iv) la altitud mínima de utilización especificada para el modo de aproximación seleccionado y acoplado;</li><li>(v) 50 pies; o</li><li>(vi) una altitud especificada por la AAC.</li></ul> <p>(7) Para pilotos automáticos con pérdidas de altitud cero (o de valores despreciables) especificadas en el AFM, en caso de un mal funcionamiento del modo de aproximación, la mayor de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(iii) 50 pies; o</li><li>(iv) una altitud especificada por la AAC.</li></ul> <p>(8) Si se realiza una aproximación frustrada utilizando un piloto automático de acuerdo al Párrafo (e) de esta sección.</p> <p>(k) <i>Aproximación frustrada.</i> Ninguna persona utilizará un piloto automático durante una aproximación frustrada debajo de las altitudes especificadas en el Párrafo (b) de esta sección. La altitud mínima de utilización del piloto automático no aplica a las aproximaciones frustradas que se inician con el piloto automático acoplado. La realización de una aproximación frustrada con el piloto automático acoplado, no debe afectar adversamente la separación segura con los obstáculos.</p> <p>(l) <i>Aterrizaje.</i> A pesar de lo descrito en el Párrafo (d) de esta sección, las altitudes mínimas de utilización del piloto automático no se aplican a las operaciones con piloto automático que utilizan un</p>	
--	--	--

	sistema de aterrizaje automático aprobado.	
<b>135.255</b>	<b>Composición de la tripulación de vuelo</b>	
	<p>(a) El explotador no operará una aeronave con una tripulación menor a la especificada en las limitaciones de operación o en el AFM aprobado de esa aeronave, requerida por este reglamento para la clase de operación a ser realizada.</p> <p>(b) El explotador no operará una aeronave sin un copiloto, si esa aeronave tiene una configuración de asientos de pasajeros, excluyendo cualquier asiento de la tripulación, de 10 o más asientos.</p> <p>(c) El explotador establecerá, a satisfacción de la AAC, el número mínimo de miembros de tripulación de cabina requerido para cada tipo de <del>helicóptero</del>aeronave, a base del número de asientos o del número de pasajeros transportados, que no será inferior al número mínimo establecido durante la certificación, a fin de efectuar la evacuación segura y rápida de <del>la helicóptero</del>aeronave, y las funciones necesarias que han de realizarse en caso de emergencia o de una situación que requiera evacuación de emergencia. El explotador asignará esas funciones para cada tipo de <del>helicóptero</del>aeronave.</p> <p>(d) La tripulación de vuelo incluirá, por lo menos, una persona autorizada por el Estado de matrícula para manejar el tipo de equipo radiotransmisor que se emplee.</p>	<p>En (c) se cambia a aeronaves ya que el requisito es aplicable tanto a helicópteros como a aviones según el Anexo 6, PI, CAPÍTULO 12. TRIPULACIÓN DE CABINA, 12.1 ASIGNACIÓN DE OBLIGACIONES EN CASO DE EMERGENCIA y PIII, Sección II, CAPÍTULO 10. TRIPULACIÓN DE CABINA, 10.1 ASIGNACIÓN DE OBLIGACIONES EN CASO DE EMERGENCIA</p>
<b>135.245</b>	<b>Equipo de la tripulación de vuelo</b>	<p>Se corrige porque atañe a toda la tripulación. En concordancia con el LAR 121.2280</p>
	....	
<b>135.265</b>	<b>Obligaciones del piloto al mando</b>	
	<p>....</p> <p>(e) El piloto al mando <del>no permitirá</del>garantizará que:</p> <p>(1) <del>no</del> se transporte en la aeronave a ninguna persona que parezca estar bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas en un grado en que sea probable que ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes;</p> <p>(2) <del>se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de datos de vuelo (FDR), ni que se borren los datos grabados en él durante el vuelo ni después del mismo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria</del>ningún registrador de vuelo se inutilice o apague durante el vuelo;</p> <p>(3) <del>se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de la voz en la cabina de pilotaje (CVR), a no ser que crea que los datos grabados, que de lo contrario se borrarían de forma automática, deban conservarse para la investigación de incidentes o accidentes</del>no se borren intencionalmente las grabaciones de un registrador de vuelo en caso de eventos sujetos a notificación obligatoria distintos de accidentes o incidentes graves;</p> <p>(4) <del>se borren manualmente los datos grabados, durante o después del vuelo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria; y en caso de accidentes o</del></p>	<p>La sección recoge las disposiciones del Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO, 4.5 OBLIGACIONES DEL PILOTO AL MANDO y algunas de la Regulation (EU) 965/2012 on air operations, CAT.GEN.MPA.10 5 Responsibilities of the commander.</p> <p>Se corrige redacción según la Regulation (EU) 965/2012 on air operations, CAT.GEN.MPA.10 5 Responsibilities</p>

	<p>incidentes graves, o si la preservación de las grabaciones de un registrador de vuelo es requerida por la autoridad investigadora:</p> <p>(iv) no se borren intencionalmente las grabaciones de un registrador de vuelo;</p> <p>(v) los registradores de vuelo sean desactivados inmediatamente luego de completar el vuelo; y</p> <p>(vi) se tomen las medidas de precaución necesarias para preservar las grabaciones de un registrador de vuelo antes de abandonar el compartimiento de cabina.</p> <p><del>(5) se conecten los registradores de vuelo (FDR/CVR) antes de determinar lo que se hará con ellos después de un accidente o incidente de conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.</del></p> <p>....</p>	<p>of the commander, para abarcar a los registradores de vuelo en general y a todos los sucesos de notificación obligatoria (no solo accidentes e incidentes graves según Anexo 13)</p>
<b>135.270</b>	<b>Obligaciones de los miembros de la tripulación</b>	
	<p>(a) Los miembros de la tripulación de vuelo no realizarán ninguna actividad durante una fase crítica de vuelo, excepto aquellas obligaciones requeridas para la operación segura de la aeronave. Ejemplos de tareas que no son requeridas para la operación segura de la aeronave son:</p> <p>(1) llamadas de la compañía no relacionadas con la seguridad, tales como ordenar la distribución de comidas y la confirmación de las conexiones de los pasajeros, etc.;</p> <p>(2) anuncios realizados a los pasajeros promocionando al explotador y señalando áreas de interés para su observación; y</p> <p>(3) llenado de registros y formularios que no son requeridos para la operación segura de la aeronave.</p> <p>....</p>	<p>En (a) (3) se aclara según FAR Part 135, § 135.100 Flight crewmember duties, para permitir el llenado de formularios como el de RVSM, registros de motores, etc.</p>
<b>135.280</b>	<b>Excepción del requerimiento de un copiloto: Aprobación para utilizar un sistema de piloto automático</b>	
	<p>(a) <del>Excepto como previsto en las Secciones 135.255 y 135.290, Aa</del> menos que dos pilotos sean requeridos por este reglamento para operaciones VFR, una persona puede operar una aeronave sin la necesidad de un copiloto, si la aeronave está equipada con un sistema operativo de piloto automático aprobado y su utilización esté autorizado por las OpSpecs apropiadas.</p> <p>....</p> <p>(d) La AAC puede emitir una enmienda a las OpSpecs del explotador, autorizando el uso de un sistema de piloto automático en lugar de un copiloto, si:</p> <p>(1) el piloto automático es capaz de operar los controles de la aeronave para mantenerla en vuelo y maniobrarla <del>por lo menos en los tres ejes de vuelo (longitudinal, y transversal y vertical);</del> y</p> <p>(2) El explotador demuestra a satisfacción de la AAC, que la operación utilizando el sistema de piloto automático, puede ser llevada a cabo con seguridad y de conformidad con este reglamento.</p> <p>....</p>	<p>En (a) se corrige la excepción de la excepción según el FAR Part 135, §135.105 Exception to second in command requirement: Approval for use of autopilot system. La excepción es CAT II o que el AFM requiera dos pilotos.</p> <p>El requisito FAR Part 135 es más restricto que el Anexo 6, PI, 6.23 TODOS LOS AVIONES</p>



		OPERADOS POR UN SOLO PILOTO CON REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) O DE NOCHE y se corrigen los requisitos del piloto automático según este último.
<b>135.295</b>	<b>Ocupación de un asiento de piloto por un pasajero</b>	
	(a) El explotador no operará una aeronave certificada de tipo después del 15 de octubre de 1971 que tenga una configuración, excluyendo cualquier asiento de piloto, de más de ocho (8) asientos de pasajeros, si el asiento del copiloto es ocupado por otra persona que no sea: ....	Corrección editorial
<b>135.305</b>	<b>Información a los pasajeros antes del vuelo</b>	
	(a) Antes de cada despegue, el piloto al mando de una aeronave que transporta pasajeros, se asegurará que todos los pasajeros hayan sido informados sobre: (1) Prohibición de fumar. Cada pasajero debe ser aleccionado respecto de la prohibición de fumar a bordo de la aeronave. El aleccionamiento incluirá una declaración de que los reglamentos del Estado requieren que los pasajeros cumplan con las instrucciones: (i) contenidas en los letreros y avisos luminosos de la aeronave (si estos son requeridos) y en los letreros; (ii) expuestas en las áreas designadas de no fumar debido a cuestiones de seguridad; (iii) impartidas por la tripulación de cabina respecto a los ítems anteriores; (iv) que prohíben que los pasajeros destruyan, intenten impedir o impidan el funcionamiento de los detectores de humo; y (v) que prohíben fumar en los lavabos; .... (7) si el vuelo involucra operaciones sobre 12 000 pies MSL, el uso normal y de emergencia del oxígeno; y (8) la ubicación y operación de los extintores de incendio; y (9) si la operación con helicópteros involucra un vuelo a una distancia de la costa más allá de la distancia de autorrotación, el uso de los chalecos salvavidas, procedimientos de amaraje, salidas de emergencia apropiadas, y si son aplicables, la localización y el uso de balsas u otros medios de flotación. ....	En (a) (1) (i) y (a) (9) se corrige según el FAR Part 135, §135.117 Briefing of passengers before flight.  Algunas aeronaves pequeñas no poseen señales luminosas de no fumar.
<b>135.340</b>	<b>Requerimientos de información para los pasajeros y prohibición de no fumar</b>	
	.... (c) El aviso de no fumar deberá estar encendido y/o los letreros a la vista, durante todas las fases de vuelo. ....	Se corrige según FAR Parte 135, §135.127 Passenger information

		requirements and smoking prohibitions.  Se contempla a aquellos aviones que no poseen señales luminosas.
135.355	<b>Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando - Aviones</b>	
	<p>(a) No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.</p> <p>(b) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo del avión, utilizando el sistema de intercomunicación del avión u otros medios adecuados. <i>Nota. A menos que se especifique lo contrario, todas las disposiciones sobre reabastecimiento de combustible de helicópteros se relacionan con las operaciones en las que se emplean combustibles para reactores. Véase 135.255 (f) para las restricciones específicas para AVGAS/combustibles de alta volatilidad.</i></p> <p><del>(c) Un helicóptero no se reabastecerá de combustible, con los rotores detenidos o en movimiento, cuando: (1) los pasajeros estén embarcando o desembarcando; o (2) cuando se esté reabasteciendo el oxígeno.</del></p> <p><del>(d) Cuando el helicóptero se reabastezca de combustible con pasajeros a bordo, con los rotores detenidos o en movimiento, suficiente personal cualificado supervisará adecuadamente el helicóptero y estará listo para iniciar y dirigir la evacuación del helicóptero utilizando los medios más prácticos, más seguros y más expeditos de que se disponga. Para lograr este objetivo: (1) la tripulación de vuelo se asegurará de informar a los pasajeros acerca de las medidas que deben tomarse si sucede un incidente durante el reabastecimiento de combustible; (2) el sistema de intercomunicación del helicóptero u otros medios apropiados mantendrán una comunicación recíproca constante entre la tripulación de tierra que supervisa el reabastecimiento de combustible y el personal cualificado a bordo del helicóptero; y <i>Nota. Es necesario tener precaución al utilizar radios para este fin, en virtud de la posibilidad de que existan corrientes parásitas y voltajes inducidos por las radiofrecuencias.</i> (3) durante un procedimiento de apagado de emergencia, la tripulación de vuelo se asegurará de que todo miembro del personal o pasajero que esté fuera del helicóptero se encuentre fuera del área de los rotores.</del></p> <p>(e) El explotador establecerá procedimientos y especificará condiciones bajo las cuales se realizará dicho reabastecimiento de combustible.</p> <p>(f) El helicóptero no se cargará de AVGAS (gasolina de aviación) o combustible de alta volatilidad, o de una mezcla de estos tipos de combustible, cuando los pasajeros estén a bordo.</p> <p>(g) El helicóptero no se descargará de combustible en ningún</p>	<p>La Sección 135.355 se hace exclusiva para aviones y se genera nueva Sección 135.357 para helicópteros. Como estaba, la primera Nota parece que corresponde a (b) y en realidad corresponde a helicópteros según el Anexo 6, PIII, Sección II, CAPÍTULO 2. OPERACIONES DE VUELO, 2.3.7 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo o con los rotores en movimiento</p>

	momento cuando: (1) los pasajeros estén a bordo; (2) los pasajeros estén embarcando o desembarcando; o (3) se esté reabasteciendo el oxígeno.	
<b>135.357</b>	<b>Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando - Helicópteros</b>	
	<p><i>Nota. A menos que se especifique lo contrario, todas las disposiciones sobre reabastecimiento de combustible de helicópteros se relacionan con las operaciones en las que se emplean combustibles para reactores. Véase 135.357 (d) para las restricciones específicas para AVGAS/combustibles de alta volatilidad.</i></p> <p>(a) Un helicóptero no se reabastecerá de combustible, con los rotores detenidos o en movimiento, cuando:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) los pasajeros estén embarcando o desembarcando; o</li> <li>(2) cuando se esté reabasteciendo el oxígeno.</li> </ol> <p>(a) Cuando el helicóptero se reabastezca de combustible con pasajeros a bordo, con los rotores detenidos o en movimiento, suficiente personal cualificado supervisará adecuadamente el helicóptero y estará listo para iniciar y dirigir la evacuación del helicóptero utilizando los medios más prácticos, más seguros y más expeditos de que se disponga. Para lograr este objetivo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) la tripulación de vuelo se asegurará de informar a los pasajeros acerca de las medidas que deben tomarse si sucede un incidente durante el reabastecimiento de combustible;</li> <li>(2) el sistema de intercomunicación del helicóptero u otros medios apropiados mantendrán una comunicación recíproca constante entre la tripulación de tierra que supervisa el reabastecimiento de combustible y el personal cualificado a bordo del helicóptero; y</li> </ol> <p><i>Nota. Es necesario tener precaución al utilizar radios para este fin, en virtud de la posibilidad de que existan corrientes parásitas y voltajes inducidos por las radiofrecuencias.</i></p> <p>(3) durante un procedimiento de apagado de emergencia, la tripulación de vuelo se asegurará de que todo miembro del personal o pasajero que esté fuera del helicóptero se encuentre fuera del área de los rotores.</p> <p>(a) El explotador establecerá procedimientos y especificará condiciones bajo las cuales se realizará dicho reabastecimiento de combustible.</p> <p>(b) El helicóptero no se cargará de AVGAS (gasolina de aviación) o combustible de alta volatilidad, o de una mezcla de estos tipos de combustible, cuando los pasajeros estén a bordo.</p> <p>(c) El helicóptero no se descargará de combustible en ningún momento cuando:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) los pasajeros estén a bordo;</li> <li>(2) los pasajeros estén embarcando o desembarcando; o</li> <li>(3) se esté reabasteciendo el oxígeno.</li> </ol>	<p>Se genera sección para abarcar lo eliminado de la Sección 135.355 y se corrige referencia de la nota.</p> <p>Se mantiene redacción estándar con LAR 91.</p>
<b>135.370</b>	<b>Operación de avionesaeronaes en tierra</b>	
	<p>(a) Un avión no efectuará rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, salvo que la persona que lo opere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ha sido debidamente autorizada por el explotador o un agente designado;</li> <li>(2) es absolutamente competente para maniobrar ese avión en rodaje;</li> <li>(3) está calificada para usar el radioteléfono; y</li> <li>(4) ha recibido instrucción de una persona competente con respecto a la disposición general del aeródromo, rutas,</li> </ol>	<p>En (b) se trae requisito del LAR 135.115 (d) para helicópteros.</p> <p>Se corrige redacción según el Anexo 6, P III, Sección II, 2.2.4</p>

	<p>letreros, luces de señalización, señales e instrucciones del control de tránsito aéreo (ATC), fraseología y procedimientos, y esté en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento seguro de los aviones en la superficie del aeródromo.</p> <p>(b) El rotor del helicóptero no se hará girar con potencia de motor sin que se encuentre un piloto calificado al mando. El explotador proporcionará las instrucciones específicas y procedimientos que habrá de seguir el personal, salvo los pilotos calificados, que tenga que girar el rotor con potencia de motor para fines ajenos al vuelo.</p>	Instrucciones para las operaciones — Generalidades, en 2.2.4.2
<b>135.395</b>	<b>Procedimientos operacionales de aviones para velocidades verticales de ascenso y de descenso Reservado</b>	
	<p>A menos que se especifique otra cosa en la instrucción relativa al control de tránsito aéreo, para evitar avisos de resolución innecesarios del sistema anticollisión de a bordo (ACAS II) en aeronaves que se encuentren o aproximen a altitudes o niveles de vuelo adyacentes, los explotadores deben especificar procedimientos mediante los cuales un avión que asciende o desciende a una altitud o nivel de vuelo asignado, especialmente cuando se use el piloto automático, debe hacerlo a una velocidad menor que 8 m/s (1 500 ft/min) (dependiendo de los instrumentos disponibles) a lo largo de los últimos 300 m (1 000 ft) del ascenso o descenso al nivel asignado.</p>	<p>Es una Recomendación según el Anexo 6, PI, CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO, 4.4.10 Procedimientos operacionales de aviones para velocidades verticales de ascenso y de descenso</p>
<b>135.375</b>	<b>Requisitos adicionales para las operaciones con un solo piloto con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche - Aviones</b>	
	<p>....</p> <p>(b) Un solo piloto no realizará operaciones IFR o de noche, a menos que:</p> <p>....</p> <p>(5) el piloto al mando haya cumplido con los requisitos de experiencia, instrucción, verificación y actividad reciente descritos en los Capítulos E, G y H de este reglamento.</p>	<p>Se corrige referencia según el Anexo 6, PI, 4.9 REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO CON REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) O DE NOCHE, en 4.9.2 f), ya que los requisitos de actividad reciente están el Capítulo E del LAR 135.</p>
	<b>Nueva clasificación de las aproximaciones</b>	
	Ámbito	Documento
		Aspecto
		Se retira tabla de Nueva clasificación de las aproximaciones, bajo el mismo

Operaciones de aproximación	Anexo-6	Clasificación	Tipo-A		Tipo-B			criterio de eliminación del LAR 91
			(>250')		CAT-I (≥250')	CAT-II (≥100')	CAT-III (>100')	
		Método	2D	3D				
Mínimos	MDA/H	DA/H						
Pistas de aproximación	Anexo-14	M(DA/H) ≥ VMC	RWY de vuelo-visual					
		M(DA/H) ≥ 250' Visibilidad=1000m	RWY para aproximación que son de precisión					
		M(DA/H) ≥ 200' Visibilidad=800m o RVR ≥ 550m	RWY para aproximaciones de precisión, Categoría I					
		DA/H ≥ 100' RVR ≥ 300m	RWY para aproximaciones de precisión, Categoría II					
		DA/H ≥ 0' RVR ≥ 0m	RWY para aproximaciones de precisión, Categoría III (A, B, C)					
Actuación del sistema Procedimientos	Anexo-10 PANS-OPS Vol II	NPA	NDB, Lctr, LOC, VOR, Azimut, GNSS					
		APV		GNSS/Baro/SBAS				
		PA	ILS, MLS, SBAS, GBAS					