

## GEN 1.7 DIFERENCIAS RESPECTO A LAS NORMAS, METODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI.

Las Suplementos, y (AIC), se incluyen textos en inglés.

### ANEXO 1 LICENCIAS AL PERSONAL (9a. Edición Julio de 2011)

#### CAPÍTULO 2

- 2.1.10. A partir de octubre de 1996, se implementó en el territorio de la República Argentina el "Programa de evaluación Técnica Operativa Psicofisiológica de Tripulantes mayores de 60 años de edad, afectados a empresas de transporte aéreo".
- Dicho programa permite que los pilotos/copilotos afectados al transporte aéreo comercial, continúen volando luego de cumplidos los 60 años, bajo una estricta vigilancia operativo y psicofisiológica, pero restringidos a volar sólo dentro del territorio de la República Argentina y aeronaves de matrícula nacional.
- A partir del mes de julio de 1997, se enmendó la anterior norma y se estableció que con respecto a las restricciones referidas a aeronaves de matrícula argentina, y sólo dentro del espacio aéreo nacional, se pueden realizar excepciones si existen autorizaciones, acuerdos bilaterales o de reciprocidad entre las administraciones aeronáuticas de los países involucrados.
- 2.3.1.3.2. Diez horas de vuelo sólo local.
- 2.7.1.3.2. El solicitante deberá haber completado como mínimo 10 horas de instrucción en vuelo sólo local.
- 2.9.1.3.1. Se exigen como mínimo 500 horas de vuelo en helicópteros, de las cuales deberán ser:
- 300 horas como mínimo de Piloto al mando.
  - 100 horas de vuelo como Piloto al mando en travesía, que comprenderán como mínimo 15 horas de vuelo nocturno en travesía.
  - 50 horas de vuelo por instrumentos, en condiciones reales o simuladas, de las cuales no más de 20 horas podrán haber sido realizadas en adiestrador terrestre de helicóptero.
  - El resto hasta totalizar las 500 horas, podrán haber sido realizadas como Copiloto en aeronaves a que requieran dicho tripulante o como Piloto en instrucción.
- 2.11. Se otorga una Licencia de Instructor de Vuelo con la habilitación de categoría de aeronaves que corresponda (avión, helicóptero, planeador, aerostato, etc.).
- 2.13.1.3 a) Si el curso se realiza en globo libre, 10 horas de vuelo como mínimo en no menos de 6 ascensiones, incluyendo:
- 2 ascensos de 1 hora de duración como mínimo cada uno, si se trata de un globo libre sustentado a gas; o
  - 2 ascensos de 30 minutos de duración como mínimo cada uno, si se trata de un globo libre sustentado a aire caliente;
  - 1 ascenso bajo control 1500 metros de altura sobre el terreno. Si se utiliza un globo a gas; o
  - 1 ascenso bajo control a 1000 metros de altura sobre el terreno si se utiliza un globo a aire caliente;
  - 1 ascenso en el que el solicitante haya sido el único ocupante del globo.
- b) Si el curso se realiza en dirigible, 50 horas de vuelo, incluyendo:
- 5 horas como Piloto al mando; y
  - 5 horas de navegación.

**ANEXO 2 – REGLAMENTO DEL AIRE****(Décima edición – julio 2005)**

En el grado de aplicación nacional que sigue, los números entre paréntesis se refieren las Partes y Secciones de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) y a los procedimientos de aplicación, excepto que expresamente se indique otras referencias.

**Capítulo 1**

*Aerovía:* Área de Control o parte de ella dispuesta en forma de corredor “y equipada con radioayudas para la navegación”.

*Autoridad competente:*

1. En cuanto a los vuelos sobre alta mar, cuando se realicen dentro de los límites de una FIR, la autoridad competente es la autoridad apropiada del Estado que tenga jurisdicción sobre dicha FIR.
2. En cuanto a los vuelos sobre alta mar, fuera de los límites de una FIR, la autoridad apropiada del Estado de Matrícula.
3. En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado o la autoridad que asuma por delegación de otro Estado la responsabilidad de brindar los servicios de tránsito aéreo en una porción determinada del espacio aéreo.

1 y 2. Se introdujo el concepto de FIR ya que Argentina, por acuerdos internacionales de navegación aérea, suministra ATS y SAR sobre alta mar en espacios aéreos correspondientes a las FIR de su jurisdicción.

*Autorización del Control de Tránsito Aéreo:* Se utiliza el término “permiso” en lugar de autorización. Mantiene el mismo significado.

*Piloto al mando:* Se utiliza el término “Comandante de Aeronave” y se lo define como el piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave.

Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17285 (Código Aeronáutico). Su alcance de responsabilidad se aplica accione o no los mandos de la aeronave.

**Capítulo 3**

3.2.2.2: Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia su derecha, “dejando entre ambas por lo menos 150 metros”. Se establece una distancia mínima a mantener con respecto a la otra aeronave (91.113).

3.2.2.3: 1º)...cederán el paso a los dirigibles, planeadores, aerodeslizadores y globos.

2º)...cederán el paso a los planeadores, aerodeslizadores y globos.

3º)...cederán el paso a los aerodeslizadores y globos.

4º) Los aerodeslizadores cederán el paso a los globos.

Se incluyó la figura de los aerodeslizadores (parapentes, alas delta o similares). (91.113).

3.2.4: a) la aeronave esta provista de doble comando en completo funcionamiento, “y existan condiciones meteorológicas de vuelo visual y la operación se desarrolle sujeta al VFR”.

Se exige estas condiciones meteorológicas para compensar la visibilidad reducida del piloto de seguridad o el mayor tiempo que requerirá el piloto que lleva los mandos para orientarse después de haber dedicado toda su atención a los instrumentos de vuelo. (91.109).

3.3.1.4 Para los vuelos proyectados como controlados desde su comienzo, el plan de vuelo deberá presentarse por lo menos 45 minutos antes de la hora prevista de fuera calzos (EOBT).

Para los vuelos controlados, el plan de vuelo se transmitirá en vuelo con una anticipación mínima, respecto al momento en que se calcula se iniciará la operación, de 10 minutos si la transmisión es directa, y de 20 minutos si exigiera retransmisión. (91.153)

3.9 (Ver Tabla VFR) No se han establecido espacios aéreos Clase E.

No se establecen mínimas para el espacio aéreo Clase F ya que el espacio aéreo con servicio asesor de tránsito aéreo solo se ha establecido por encima de FL 245. (91.155)

4.2 a ) Los vuelos VFR no pueden realizarse con techo de nubes inferior a los 1000 pies respecto a la superficie terrestre.

Se ha tenido en cuenta que la aeronave debe mantener 500 pies de altura respecto a la superficie terrestre y 500 pies de separación vertical con las nubes. (91.155)

4.5 *El vuelo VFR se realiza exclusivamente desde FL 195 hacia abajo. (91.150)*

TABLA VFR

CLASE DE ESPACIO AÉREO		B	C y D	G
DISTANCIA DE LAS NUBES	A FL 100 o por encima	Libre de nubes	Horizontal 1500 m	Horizontal 1500 m (1)
	por debajo de FL 100	Horizontal 1500 m Vertical 1000 ft	Vertical 1000 ft	Vertical 1000 ft
	Dentro de CTR o ATZ	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft	Horizontal 1500 m (1) Vertical 500 ft
VISIBILIDAD	A FL 100 o por encima	8km	8km	8km
EN VUELO	Por debajo de FL 100	5 km	5 km	5 km (2) (3)

- (1) Excepto en vuelo por debajo de 1000 ft AGL, donde se requiere que no exista nubosidad horizontalmente y por debajo de la aeronave.
- (2) En aeródromos no controlados ubicados fuera de CTR, visibilidad mínima 2500 m.
- (3) Los helicópteros pueden volar en espacio aéreo clase G (excepto en aeródromos dentro de CTR) con visibilidad inferior a 5 km pero nunca inferior a 500 m.



### ANEXO 3 METEOROLOGÍA (Vigésima edición julio de 2018)

#### Capítulo 1 – Definiciones

**Aeronave:** “Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”. Definición según el Art. 36 de la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”

**Explotador:** “Persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro” Definición según el Art. 65 de la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”

**Piloto al mando:** Se utiliza el término “Comandante de Aeronave” y se lo define como el Piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave. Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17.285 “Código Aeronáutico”. Su alcance de responsabilidad se aplica accione o no los mandos de la aeronave.

#### Capítulo 4

4.1.3 No se expiden observaciones especiales acerca de cambios del alcance visual en la pista. Las variaciones de RVR son informadas verbalmente a las aeronaves en vuelo por los operadores de la torre de control de aeródromo en base a lo observado en los repetidores del sistema RVR disponibles en la misma.

4.6.3.2.a) No se dispone de RVR en algunos aeródromos de categoría I. Se inició el proceso de adquisición de tres RVR por año.

#### Capítulo 6

6.3.1 No se realizan pronósticos de aterrizaje en forma regular. Se emiten a requerimiento de los usuarios.

6.5.2 No se expide información AIRMET ni GAMET. Para vuelos a baja altura se emiten pronósticos de área denominados PRONAREA, conteniendo una descripción de fenómenos significativos, isoterma de 0°C, engelamiento, tropopausa y vientos máximos, turbulencia, ubicación de corriente en chorro, viento y temperatura en altitud desde FL030 a FL450 y pronóstico para aeródromos donde no existe el TAF. Se enmiendan en caso que sea necesario.

#### Capítulo 7

7.2.1, 7.2.2 y 7.2.3 No se expide información AIRMET. Se enmiendan los informes PRONAREA cuando procede.

7.4.1 No se emiten regularmente avisos de cizalladura del Viento. Solo se emiten cuando se recibe notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

7.4.3 No se expiden alertas de cizalladura del viento generados por sistemas automáticos. No se dispone de equipamiento automático para su detección.

#### **ANEXO 4 CARTAS AERONÁUTICAS (11a. Edición Julio 2009)**

##### Capítulo 2

2.4.4 No se incorporara el símbolo nro.121 (Notificación y funcionalidad “de paso/sobrevuelo” de la sección de Servicios de Tránsito Aéreo) porque obedece a la necesidad de crear la simbología acorde en el software del sistema de información geográfico.

##### Capítulo 7

7.8.1 En la Carta de Navegación en Ruta – OACI, no se proveerán las marcaciones y derrotas entre paréntesis redondeadas a la décima de grado mas próxima.

##### Capítulo 8

8.8.1 En la Carta de Área – OACI, no se proveerán las marcaciones y derrotas entre paréntesis redondeadas a la décima de grado mas próxima.

##### Capítulo 9

9.8.1 En la Carta de Salida Normalizada – Vuelo por instrumentos (SID) – OACI, no se proveerán las marcaciones y derrotas entre paréntesis redondeadas a la décima de grado mas próxima.

9.9.4.1.1 h) y 9.9.4.1.1 k) No se incorporara la designación de la o las especificaciones para la navegación, incluida cualquier limitación.

##### Capítulo 10

10.8.1 En la Carta de Llegada Normalizada – Vuelo por instrumentos (STAR) – OACI, no se proveerán las marcaciones y derrotas entre paréntesis redondeadas a la décima de grado mas próxima.

##### Capítulo 11

11.9.1 En la Carta de Aproximación por instrumentos – OACI, no se proveerán las marcaciones y derrotas entre paréntesis redondeadas a la décima de grado más próxima.

#### **ANEXO 5 UNIDADES DE MEDIDA QUE SE EMPLEARAN EN LAS OPERACIONES AEREAS Y TERRESTRES (4a. Edición Julio 1979)**

No hay diferencias

#### **ANEXO 6 OPERACION DE AERONAVES Parte 1 - Transporte Aéreo Comercial Internacional - Aviones (6a. Edición Julio 1995)**

##### Capítulo 1 –

##### Definiciones:

**Se agrega definición “Miembro de la tripulación auxiliar de cabina” Personal** al que el explotador asigna tareas auxiliares a bordo, sin que integre el rol de tripulación de vuelo pero con dependencia del piloto al mando de la aeronave.

*Adicionalmente la reglamentación nacional prescribe sus alcances*

Período de servicio de vuelo La reglamentación nacional lo define también como “tiempo de servicio” y lo limita a una (1) hora antes de la fijada por el explotador para la presentación del tripulante en el lugar de iniciación del vuelo, o serie de vuelo, hasta media hora después de finalizado el o los mismos.

**Piloto al mando** La reglamentación nacional lo define como “Comandante de la aeronave”. De esta forma es establecido por el Código Aeronáutico de Argentina. El alcance de su responsabilidad se aplica con independencia de si acciona o no los mandos de la aeronave.

**Plan Operacional de Vuelo** La reglamentación nacional emplea la expresión “realización normal” en lugar de “realización segura”.

**Tiempo de vuelo** La reglamentación nacional incluye la palabra “rodar”.

... que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para rodar y efectuar el despegue,...

**Trabajos Aéreos** La reglamentación nacional determina que trabajo aéreo es la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas con excepción del servicio de transporte aéreo.

*Párrafo 3.3:* La aplicación de esta norma no afecta los derechos y obligaciones asignados por la autoridad aeronáutica competente respecto a la operación de la aeronave.

*Párrafo 4.1.2:* Preferentemente, el piloto al mando entregará la comunicación de la deficiencia en la primera escala, si ésta correspondiera a la jurisdicción de la novedad informada.

La comunicación debería realizarse mediante la confección y entrega del formulario “Informe del Personal Aeronáutico”. Esta norma no excluye el aviso directo desde la aeronave en vuelo, cuando esta medida sea indispensable para las operaciones

*Párrafo 4.2.1:* No se autorizarán en todo el territorio nacional, operaciones de transporte aéreo comercial de personas físicas o sociedades comerciales que no acrediten el instrumento legal habilitante expedido por la autoridad competente.

*Párrafo 4.2.2.2:* Antes de su puesta en vigencia, dicho manual y enmiendas deberán haber sido aprobados por la autoridad aeronáutica competente.

*Párrafo 4.2.9:* La reglamentación nacional prescribe un período de “seis” meses en lugar de “tres”.

*Párrafo 4.2.11:* Las tarjetas de instrucciones deberán estar redactadas en por lo menos tres de los idiomas oficiales de la OACI.

Idioma español, inglés y francés.

*Párrafo 4.3.1:* El inciso c) expresa: Se ha liberado el servicio conforme lo dispuesto en el reglamento de aeronavegabilidad (DNAR) 121.709 135.443 43.5 y 43.7 (e)

*Párrafo 4.3.2:* La reglamentación nacional prescribe un período de conservación de “seis” meses en lugar de “tres”.

*Párrafo 4.3.3.1:* Adicionalmente la reglamentación nacional prescribe que el plan operacional de vuelo o una copia autenticada quede en el lugar de partida.

*Párrafo 4.3.4.1.1:* Se eliminan las palabras “corresponden o”.

Se considera que debe seleccionarse un aeródromo de alternativa post-despegue solamente cuando los mínimos de utilización estén por debajo.

*Párrafo 4.3.4.3:* La reglamentación nacional prescribe la inclusión de al menos un aeródromo de alternativa para los vuelos IFR o VFR.

*Párrafo 4.3.6:* La reglamentación nacional reemplaza la palabra “aceite” por “lubricante”

*Párrafo 4.3.7.2:* Podrá utilizarse código de señales para mantener comunicación con el personal de tierra cuando no sea aconsejable utilizar el comunicador por presencia de tormentas eléctricas.

Estas medidas precautorias no impiden que otras sean tomadas por la empresa explotadora o proveedora de combustible.

*Párrafo 4.4.7:* La reglamentación nacional prescribe que las instrucciones sobre operaciones, no eximen al Comandante de la responsabilidad de obtener el debido permiso del control de tránsito aéreo, si corresponde, antes de alterar el plan de vuelo.

*Párrafo 4.5.4:* La reglamentación nacional determina la obligación del Comandante de dejar asentado en el registro técnico de a bordo, las novedades de la aeronave, como notificación al explotador y con destino a la organización técnica de la compañía. Asimismo, el Comandante deberá verificar si dichas novedades han tenido acción correctiva. Cuando a juicio de éste las novedades no subsanadas, no afecten la seguridad, podrá iniciar el vuelo bajo su responsabilidad, debiendo la compañía propietaria, al término del vuelo adoptar las medidas correctivas. Asimismo, se determinan las obligaciones del Comandante en casos de nacimientos o defunciones como también aquellas responsabilidades inherentes a la seguridad de la aeronave.

*Párrafo 4.6:* La reglamentación nacional reemplaza la denominación “Encargado de operaciones de vuelo” por “Despachante de Aeronaves”

*Párrafo 6.2.2:* La reglamentación nacional establece como requisito adicional, que la aeronave deberá estar equipada con máscaras y antiparras para humo, destinadas a la tripulación, para ser utilizadas en casos de emergencia.

*Párrafo 6.3.2:* Los registradores tipo IIA deberán poder conservar la información por lo menos las últimas 8 horas de su funcionamiento.

*Párrafo 6.3.3.2:* Además de los parámetros de masa máxima de despegue, se agrega la configuración de 10 o más pasajeros, excluidos los asientos de los pilotos.

*Párrafo 6.3.4.1:* Además de los parámetros de masa máxima de despegue, se agrega la configuración de 10 o más pasajeros, excluidos los asientos de los pilotos.

*Párrafo 6.3.5.1:* los parámetros de masa máxima de despegue, se agrega la configuración de 10 o más pasajeros, excluidos los asientos de los pilotos.

*Párrafo 6.13:* Norma aplicable en los casos que sea requerido por la operación de la aeronave en determinados aeródromos y horarios.

Los aeródromos que poseen restricciones, se especifican en la publicación de información aeronáutica.

*Párrafo 6.15.3* No aplicable.

Se encuentra en estudio la fecha de aplicación, previéndose que no será anterior al 1 de julio de 2002.

*Párrafo 6.18.1:* La obligatoriedad en la República Argentina es a partir del 1 de julio de 1999.

*Establecido por Disposición N° 141/97 CRA.*

*Párrafo 6.18.2:* La obligatoriedad en la República Argentina es para aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5700 Kg o que estén autorizados para transportar más de 9 pasajeros y a partir del 1 de julio de 2002.

*Establecido por Disposición N° 141/97 CRA.*

*Párrafo 6.19:* A reserva de las excepciones que haga la autoridad aeronáutica competente, a partir del 1 de julio de 2002, todos los aviones que operen por encima de 3000 pies de altura, estarán equipados con un transpondedor de notificación de la altitud de presión que funcione de acuerdo con las disposiciones pertinentes del Anexo 10.

*Párrafo 6.20:* No aplicable.

Se encuentra en estudio la fecha de aplicación, previéndose que no será anterior al 1 de julio de 2002.

*Párrafo 6.21:* La obligatoriedad en la República Argentina es para aviones con motor de turbina autorizados a transportar más de 30 pasajeros o una capacidad de carga paga máxima de más de 3400 Kg.

Este requerimiento es obligatorio en la República Argentina a partir del mes de junio de 1993.

*Párrafo 8.2.2:* La reglamentación nacional prescribe que los servicios de mantenimiento y sus componentes se deberán efectuar en base a un plan de mantenimiento aprobado por la autoridad aeronáutica competente.

*Párrafo 8.4.2:* En la República Argentina los registros de mantenimiento enumerados en 8.4.1 deben ser conservados por el explotador de la aeronave en el momento que la misma sea vendida.

Este requerimiento es obligatorio en la República Argentina a partir del mes de junio de 1993.

*Párrafo 8.7.6.2:* Los registros de mantenimiento de los Organismos de mantenimiento deben conservarse hasta que el trabajo sea repetido o substituido por otro trabajo o hasta un año después que el trabajo haya sido efectuado. Para los aviones que operen en Transporte Aéreo No Regular, los registros de mantenimiento excepto los trabajos de Recorrida General deberán mantenerse por lo menos durante 5 años, después de realizado el trabajo.

Este requerimiento es obligatorio en la República Argentina a partir del mes de junio de 1993.

*Párrafo 9.1.1:* Adicionalmente, la reglamentación nacional prescribe tripulación mínima para aeronaves bimotores de peso inferior a 5700 kg.

Para los vuelos realizados en condiciones meteorológicas visuales y con luz diurna, se requiere un piloto y en todas las demás condiciones, dos pilotos.

*Párrafo 9.4.3.4:* La reglamentación nacional establece que los registros que debe llevar el explotador, serán verificados y rubricados periódicamente por inspectores designados por la autoridad aeronáutica.

Capítulo 10.

Encargado de operaciones de vuelo / Despachador de Vuelo.

La reglamentación nacional reemplaza esta denominación por el de "Despachante de Aeronaves".

*Párrafo 13.5:* Adicionalmente, la reglamentación nacional prescribe sus alcances.

## **Parte 2 - Aviación General Internacional - Aviones**

### **(5a. Edición Julio 1995)**

Capítulo 1 –

*Definiciones:*

*Piloto al mando* La reglamentación nacional lo define como “Comandante de la aeronave”.

De esta forma es establecido por el Código Aeronáutico de Argentina. El alcance de su responsabilidad se aplica con independencia de si acciona o no los mandos de la aeronave.

*Trabajos Aéreos* La reglamentación nacional determina que trabajo aéreo es la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas con excepción del servicio de transporte aéreo.

*Tiempo de vuelo* La reglamentación nacional incluye la palabra “rodar”.

... que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para rodar y efectuar el despegue,...

*Párrafo 4.3.1 e)*: No se exige tarjeta de instrucciones de emergencia para los pasajeros.

*Párrafo 4.7*: La reglamentación nacional exige que en caso de no especificar un aeródromo de alternativa, las condiciones meteorológicas del aeródromo de destino deberán ser apropiadas para vuelo en VMC desde dos horas antes y hasta dos horas después de la hora prevista de llegada.

*Párrafo 4.8*: La reglamentación nacional reemplaza la palabra “aceite” por “lubricante”

*Párrafo 4.8.1.1 a)*: La reglamentación nacional exige el combustible y lubricante necesarios para volar hasta el destino proyectado y prolongar el vuelo un 30% más del tiempo calculado para esa etapa, pero esta reserva no deberá ser inferior a 45 minutos.

*Párrafo 6.6 c)*: La reglamentación nacional exige dos baroaltímetros de precisión.

*Párrafo 6.1.3.1.1 c) 1)*: La reglamentación nacional exige un asiento o litera para cada persona que exceda de 3 años de edad.

*Párrafo 6.6*: Se requieren dos baroaltímetros de precisión.

*Párrafo 6.7*: A los vuelos VFR se les requiere el equipo designado para este tipo de vuelo, más un variómetro, un indicador giroscópico de virajes, un faro, las luces que exige el Anexo 2, iluminación de instrumentos, linterna y luces para el compartimiento de pasajeros.

*Párrafo 6.9.2*: No se exige para aviones con una masa máxima certificada de despegue de 15000 Kg. o inferior autorizados a transportar 30 pasajeros o menos.

*Párrafo 6.12*: La reglamentación argentina lo exige a las aeronaves de matrícula nacional, a partir del 1 de julio de 2000 para aviones con certificado tipo en categoría transporte o categoría commuter y a partir del 1 de julio del 2002 al resto de los aviones de la aviación general.

*Se exceptúan a:*

- planeadores, motoplaneadores y globos libres tripulados.
- aeronaves construidas por aficionados o a partir de kits.
- ultralivianos.
- aeronaves de aviación general en operaciones de entrenamiento, dentro de un radio de 50 NM del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado.
- aeronaves que realicen operaciones que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo.
- aeronaves nuevas mientras realicen operaciones relacionadas con su fabricación, preparación o entrega.
- aeronaves que realicen operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas.
- aeronaves certificadas por la Autoridad de Aeronavegabilidad Argentina para propósitos de investigación y desarrollo.
- aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudio de mercado.
- aeronave durante cualquier período en el cual el ELT ha sido temporariamente removido para inspección, reparación, modificación o reemplazo, sujeto a determinadas condiciones especificadas en la reglamentación correspondiente.

### **Parte 3 - Operaciones Internacionales - Helicópteros** **(3a. Edición Julio 1995)**

#### **Capítulo 1**

*Definiciones:*

*Piloto al mando* La reglamentación nacional lo define como “Comandante de la aeronave”.

De esta forma es establecido por el Código Aeronáutico de Argentina. El alcance de su responsabilidad se aplica con independencia de si acciona o no los mandos de la aeronave.

**SECCIÓN II:**

*Párrafo 4.3.1.6:* La obligatoriedad para instalar un CVR es para helicópteros propulsados por turbina con una configuración de 6 o más asientos de pasajeros, o una capacidad de carga paga máxima equivalente y para el cual se requieran 2 pilotos, y la obligatoriedad para instalar un FDR es para helicópteros propulsados por turbina con una configuración de 10 o más asientos de pasajeros.

Este requerimiento es obligatorio en la República Argentina a partir del mes de octubre de 1992.

*Párrafo 4.3.4.2:* La obligatoriedad para instalar el registrador de la voz es para helicópteros propulsados por turbina que tenga una configuración de 6 o más pasajeros o con una capacidad de carga paga máxima equivalente y para el cual se requieren 2 pilotos que operen en la República Argentina a partir del 11 de octubre de 1995.

Este requerimiento fue establecido en la República Argentina a partir del mes de octubre de 1992.

*Párrafo 4.3.5:* La obligatoriedad para instalar el registrador de la voz es para helicópteros propulsados por turbina que tenga una configuración de 6 o más pasajeros o con una capacidad de carga paga máxima equivalente y para el cual se requieren 2 pilotos que operen en la República Argentina a partir del 11 de octubre de 1995.

Este requerimiento fue establecido en la República Argentina a partir del mes de octubre de 1992.

*Párrafo 4.15:* La obligatoriedad del equipamiento transponder es a partir del 1 de julio de 2002, para helicópteros que vuelen por encima de los 900 metros de altura y con peso máximo de despegue certificado superior a 5700 Kg o con una configuración de 10 o más asientos de pasajeros.

*Establecido por Disposición Nº 141/97 CRA*

*Párrafo 4.16:* No aplicable.

Se encuentra en estudio la fecha de aplicación.

*Párrafo 4.7:* La reglamentación argentina lo exige a las aeronaves de matrícula nacional, a partir del 1 de julio de 2000 para aeronaves con certificado tipo en categoría transporte o categoría conmuter.

*Se exceptúan a:*

- aeronaves construidas por aficionados o a partir de kits.
- ultralivianos.
- aeronaves de aviación general en operaciones de entrenamiento, dentro de un radio de 50 NM del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado.
- aeronaves que realicen operaciones que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo.
- aeronaves nuevas mientras realicen operaciones relacionadas con su fabricación, preparación o entrega.
- aeronaves que realicen operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas.
- aeronaves certificadas por la Autoridad de Aeronavegabilidad Argentina para propósitos de investigación y desarrollo.
- aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudio de mercado.
- aeronave durante cualquier período en el cual el ELT ha sido temporalmente removido para inspección, reparación, modificación o reemplazo, sujeto a determinadas condiciones especificadas en la reglamentación correspondiente.

**SECCIÓN III:**

*Párrafo 2.6.2.2:* a) a una altura de base de nubes de por lo menos 1000 FT; y

b) una visibilidad mínima de 5 km.

*Párrafo 2.8:* La reglamentación nacional reemplaza la palabra "aceite" por "lubricante"

*Párrafo 4.9:* No son requeridos para helicópteros que operen en aviación general.

*Párrafo 4.10:* La reglamentación argentina lo exige a los helicópteros de matrícula nacional, a partir del 1 de julio de 2002.

*Se exceptúan a:*

- helicópteros construidos por aficionados o a partir de kits.
- ultralivianos.
- aeronaves de aviación general en operaciones de entrenamiento, dentro de un radio de 50 NM del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado.
- aeronaves que realicen operaciones que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo.
- aeronaves nuevas mientras realicen operaciones relacionadas con su fabricación, preparación o entrega.

- aeronaves que realicen operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas.
- aeronaves certificadas por la Autoridad de Aeronavegabilidad Argentina para propósitos de investigación y desarrollo.
- aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudio de mercado.
- aeronave durante cualquier período en el cual el ELT ha sido temporariamente removido para inspección, reparación, modificación o reemplazo, sujeto a determinadas condiciones especificadas en la reglamentación correspondiente.

*Párrafo 4.11:* La obligatoriedad del equipamiento transponder es a partir del 1 de julio de 2002, para helicópteros que vuelen por encima de los 9000 metros de altura y con peso máximo de despegue certificado superior a 5700 Kg. o con una configuración de 10 o más asientos de pasajeros.

*Establecido por Disposición Nº. 141/97 CRA.*

## **ANEXO 7 MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRICULAS DE LAS AERONAVES (5a. Edición Julio 2003)**

### **Capítulo 1**

- 3.2.5 No se requieren placas de identificación en los globos libres no tripulados.
- 3.3.1 Además se requiere colocar las marcas de nacionalidad y matrícula en el semiplano derecho del extradós ala.  
No se requiere colocar la matrícula en el extradós del ala a las aeronaves de material compuesto.  
Los planeadores y motoplaneadores deben exhibir la matrícula en ambos semiplanos el intradós del ala.
- 4.2.1 La altura mínima requerida es de 40 cm. Para los planeadores y motoplaneadores la altura mínima requerida es de 8 cm.
- 4.2.2 La altura mínima requerida es de 15 cm. Para los planeadores y motoplaneadores la altura mínima requerida es de 8 cm.

### **Capítulo 6**

No se requiere el registro de los globos libres no tripulados.

### **Capítulo 8**

No se requieren placas de identificación en los globos libres no tripulados.

## **ANEXO 8 AERONAVEGABILIDAD (9a. Edición Julio 2001)**

### **PARTE III – AVIONES GRANDES**

Parte IIIA Aviones de más de 5.700 kg para los que se solicitó la certificación el 13 de junio de 1960 o más tarde pero antes del 2 de marzo de 2004

#### **Capítulo 4 Diseño y construcción**

4.1.6 b), g), h), i) *En la República Argentina el Reglamento de Aeronavegabilidad adoptado es el FAR y adoptará los cambios relativos a este código cuando se convengan.*

#### **Capítulo 8 Instrumento y equipo**

8.4.1 *La OACI requiere que los aviones que operan en el área de movimiento de un aeropuerto tengan luces de intensidad, colores, hases de cobertura y otras características tales que suministra el personal de tierra de tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas en las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una coalición. El Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no cuenta con este requisito.*

8.4.2. b) *Este requerimiento se refiere al efecto de las luces sobre los observadores externos mencionando el deslumbramiento perjudicial. En el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no se tiene en cuenta el efecto de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos. Sin embargo, se tiene en cuenta la visibilidad para otros pilotos y el efecto de luces sobre la tripulación de vuelo.*

#### **Capítulo 9 Limitaciones de utilización e información**

9.3.5 *Este requisito se aplica solamente a las estructuras de aviones fabricadas en la República Argentina con capacidad de transportar 10 o más pasajeros.*

#### **Capítulo 11 Seguridad**

11.2, 11.3, 11.4 *Este requisito de prever un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba se aplica solamente a las estructuras de aviones fabricadas en la República Argentina con capacidad para transportar 10 o más pasajeros. Sin embargo no existe un requisito similar para el techo y piso de cabina*

**Parte III B Aviones de más de 5.700 kg para los que se solicitó la certificación el 2 de marzo 2004 o más tarde**

**Capítulo 4 Diseño y construcción**

4.2. b) *El reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no tiene el requisito a cerca de la separación física de los sistemas. No obstante el cumplimiento de los estándares de aeronavegabilidad de la Parte 25 (25.1309, 25.901 (c) y 25.903 (d) considera separación física.*

4.2. f) La OACI requiere en este párrafo un sistema de protección de incendio en los lavatorios para todos los aviones cubiertos por la Parte III B. El Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina solo se requiere sistemas de protección contra incendios en los lavados para los aviones de 20 o más pasajeros.

4.2.g) La OACI requiere un sistema de extinción de incendios para cada compartimiento de carga accesible a los miembros de la tripulación en un avión de transporte de pasajeros. En la República Argentina se permite que uno o varios miembros de la tripulación combatan el incendio manualmente en compartimiento de carga accesible, tanto en un avión de transporte de pasajeros como en un avión mixto de pasajeros y cargas.

4.2 h) En la República Argentina no existe un requisito específico que considere los efectos de la explosión o incendio causado por bombas.

4.2. i) En la República Argentina no existe este requisito.

4.5 El Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no hace mención a la protección de personas que entren en contacto con un avión en tierra o en el agua.

6.4.1 *La OACI requiere que los aviones que operan en el área de movimiento de un aeropuerto tengan luces de intensidad, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministra el personal de tierra de tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas en las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una coalición. El Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no cuenta con este requisito.*

6.4.2 b) *Esta disposición hace referencia al efecto de las luces sobre los observadores externos mencionando el deslumbramiento perjudicial. En el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no se hace referencia al efecto de las luces de la aeronave sobre observadores externos. Sin embargo, si se menciona la visibilidad para los pilotos y el efecto de las luces sobre la tripulación de vuelo.*

6.5 *La regulación no está dirigida a las fuentes externas de interferencias electromagnéticas. Los campos de radiación de alta intensidad son requeridos solamente para condiciones especiales pero solamente para condiciones especiales pero solamente para sistemas esenciales de vuelo.*

7.3.5 *Este requisito se aplica solamente a las estructuras de aviones fabricadas en la República Argentina con capacidad para transportar 10 o más pasajeros.*

10.2 *En el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no existe el requisito para el techo y piso de cabina.*

10.3.1 *Este requisito de prever un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba se aplica solamente a las estructuras de aviones fabricadas en la República Argentina con capacidad para transportar 10 o más pasajeros. Sin embargo no existe un requisito similar para el techo y piso de cabina*

10.3.2 10.4 *Este requisito se aplica solamente a las estructuras de aviones fabricadas en la República Argentina con capacidad para transportar 10 o más pasajeros.*

**PARTE IV HELICOPTEROS**

**PARTE IV A Helicópteros para los que se solicitó la certificación el 22 de marzo de 1991 o posteriormente, pero antes del 13 de diciembre de 2007**

**Capítulo 2 Vuelo**

2.2.3.1-2.2.3.1.1-2.2.3.1.4 En la República Argentina se adoptó solo este requerimiento para helicópteros de categoría **A**.

**Capítulo 6 Sistema del rotor y de transmisión de potencia e instalación del sistema motopropulsor**

6.7. Esta disposición requiere que se provean los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor de un helicóptero a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada. En la República Argentina no requiere la demostración de la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor. Como el nivel de certidumbre para los helicópteros de categoría

de transporte y normal es diferente, solo se requiere la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor para los helicópteros de categoría A y B. ( Parte 29) y los helicópteros normales de categoría A (Parte 27).

## Capítulo 5 Motores

7.4.2 Esta disposición requiere la necesidad de apagar o reducir la intensidad de las luces de destellos. En la República Argentina existen intensidades mínimas aceptables que se prescribe para las luces de la aviación y las luces anticollisión es posible reducirlas por debajo de esos niveles

7.4.2 b) Esta disposición se refiere a las luces que afectan a observadores externos, mencionado el deslumbramiento perjudicial. En la República Argentina no se hace referencial a efecto de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos. Sin embargo, si se menciona la visibilidad para otros pilotos y el efecto de las luces sobre la tripulación de vuelo.

## PARTE V AVIONES PEQUEÑOS

8.5 e) En la República Argentina no existe un requisitos similar a este. La Parte 23 no contempla el impacto del derrame de combustible sobre sistema de luces de emergencia.

**Parte VI Aviones de más de 750 KG pero que no excedan de 5.700 Kg. para los que se solicitó la certificación el 13 de diciembre de 2007 o más tarde.**

## Capítulo 2 Vuelo

2.2 En la República Argentina no se requiere un análisis de falla.

## Capítulo 3 Estructura

3.2 c) El reglamento de aeronavegabilidad de la República Argentina no contempla el requerimiento de impacto de pájaros o rayos.

## ANEXO 9 FACILITACION (12a. Edición Julio 2005)

No existen diferencias.

## ANEXO 10 TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS (6a. Edición Octubre de 2001)

### Volumen I – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION

#### CAPÍTULO 3. Especificaciones relativas a las radioayuda para la navegación

3.1.2.1 La composición del sistema ILS es similar a la indicada en este párrafo, excepto que en la documentación nacional no figura el equipo de telemando o subsistema de Control Remoto.

3.1.3.2.1 Para instalaciones de equipos nuevos a partir del 1º de enero de 2007, la tolerancia de frecuencia no excederá de  $\pm 0,001\%$  ya sea monofrecuencia o bifrecuencia.

3.1.3.5.3.7 No debe utilizarse el Localizador para comunicaciones radiotelefónicas.

3.1.3.8 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.1.3.9.2 Es similar, excepto cuando hace referencia a las comunicaciones orales, las cuales no están contempladas dentro del territorio nacional. Ver lo expresado en el párrafo 3.1.3.5.3.7

3.3.2.2 *La estabilidad de la frecuencia de portadora en todas la nuevas instalaciones (equipamiento nuevo) montadas después del 1 ENE 07, no excederá de  $\pm 0,001\%$*

3.5.1 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia a los DME/P, DME/W y MLS.

3.5.2.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.2.5 y 3.5.2.6. *Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS.*

3.5.2.6.3 y 3.5.2.6.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.3.1.2.2 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS.

3.5.3.1.2.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

- 3.5.3.1.3.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.3.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.3.3.5 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS
- 3.5.3.4.5 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.3.6.1 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS
- 3.5.3.6.2.3 a 3.5.3.6.2.5 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.3.6.4 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS
- 3.5.3.6.5.1 y 3.5.3.6.5.2 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS
- 3.5.3.6.5.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.3.7 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.3.8 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.1.3 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.1.4.1 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.1.4.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.1.5.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.1.5.6 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.1.6.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.2.3.1 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.2.3.2 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.2.3.3 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al MLS
- 3.5.4.2.3.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.2.3.7 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.2.6.3 y 3.5.4.2.6.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.2.6.5 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.3.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.4.1 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.4.2 y 3.5.4.4.2.1 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.4.3.2 y 3.5.4.4.3.3 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.5.3 a 3.5.4.5.5 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.6.1 y 3.5.4.6.2 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.4.6.2.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.1 a 3.5.4.7.3.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.5 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P.
- 3.5.5.1.3 Las definiciones son iguales, excepto que en la documentación nacional no se hace referencia al DME/P
- 3.5.5.1.4.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.1.5.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.1.8 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.2.4 y 3.5.5.2.5 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.2.2 y 3.5.5.3.2.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.3.2 y 3.5.5.3.3.3 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.4.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.5.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.4.2 a 3.5.5.4.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.11 – Características del sistema de aterrizaje por microondas (MLS): No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

## **Volumen II – PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES**

### **CAPITULO 1. Definiciones**

1.5 – Cinta de Teletipo - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

1.5 – Instalación Retransmisora de Cinta Arrancada - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

### **CAPITULO 4. Servicio fijo aeronáutico (AFS)**

4.4.1.5.2.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.4.4.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.5.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.7 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.9.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.9.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.9.3.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.9.3.4.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.10.1.2.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.10.1.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.10.1.4.1 a 4.4.10.1.5 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.11.10 a 4.4.11.13.2 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.11.14 a 4.4.11.15.2 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.12 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.13 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.14.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.15.2.2.6 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.15.2.2.6.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.15.3.6 a 4.4.15.3.9 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.15.5 a 4.4.15.5.1 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.16.2 a 4.4.16.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.17 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

### **CAPÍTULO 5. Servicio Móvil Aeronáutico — Comunicaciones Orales**

*Párrafos 5.2.1.5.5 y 5.2.1.6.2.2.2 Transmisión de mensajes:* Los mensajes aceptados para su transmisión se emitirán tal y como han sido presentados por el remitente y sin alterar en modo alguno el sentido de los mismos. No se permite cambiar un texto codificado por lenguaje claro ni viceversa.

*Párrafo 5.2.1.7.1.2* Cuando una estación aeronáutica brinda dos o más servicios en un mismo canal de radiofrecuencia y posición de operación en la oficina o dependencia responsable de estos, en las comunicaciones radiotelefónicas se identificarán a continuación del nombre del lugar con el servicio de uso frecuente, ejemplo:

TWR/APP se identificará como: ...“TORRE”

TWR/APP/TMA se identificará como: ...“TORRE”

Quando una estación aeronáutica brinda los servicios en frecuencias y posiciones de operación particulares para cada uno de ellos, estos se identificarán precedidos por el nombre del lugar de la siguiente forma:

Control de aeródromo (TWR): ...“TORRE”

Control de Aproximación (APP): ...“APROXIMACION”

Área de control terminal (TMA): ...“CONTROL”

Centro de control de área en FIR y UIR (ACC): ...“CENTRO”

Entrega de autorizaciones (CLRD): ...“AUTORIZACIONES”

Las estaciones de comunicaciones generales (GP): “AERADIO” (A/G)

El Sufijo “OPERACIONES”, en lugar de “Radio”, “Plataforma”, “Despacho”, para las comunicaciones AOC en VHF-AM.

*Párrafo 5.2.4. Procedimientos “SELCAL”:* El sistema de llamada selectiva, conocido como “SELCAL”, no se aplica en jurisdicción argentina.

## **CAPÍTULO 8. Servicio Móvil Aeronáutico — Comunicaciones por Enlace de Datos**

8.1.2.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

## **Volumen V – UTILIZACION DEL ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIAS AERONAUTICAS**

### **CAPITULO 1. Definiciones**

1. *Simplex de Doble Canal* - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

### **CAPITULO 4. Utilización de Frecuencias**

4.1.2.2.3 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.1.2.2.3.1 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.1.2.2.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.1.2.4 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.1.8.1.1.1 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.3.2 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.3.3 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.3.3.2 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.1 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.2 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.3 - No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

## **ANEXO 11 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Decimocuarta edición, julio de 2016)**



### **Capítulo 1**

*Accidente:* “Todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que ésta los ocasione”

(Definición de accidente según el Art. 4 del Decreto Reglamentario 934 / 70).

Para las aeronaves con matrícula extranjera, “No hay diferencia” con la definición de OACI.

## **ANEXO 12 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (8va. Edición Julio 2004)**



No existen diferencias.

## **ANEXO 13 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTE DE AVIACIÓN (9ª. Edición Julio 2001)**

### **Capítulo 1**

*Definiciones:*

*Accidente:* Todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que esta los ocasione.

*Aeronave:* Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.

*Incidente:* No está establecido el concepto de incidente en la normativa legal vigente para las aeronaves de matrícula nacional. No obstante se investiga como accidente.

*Incidente grave:* No está establecido el concepto de incidente grave en la normativa legal vigente para las aeronaves de matrícula nacional. No obstante se investiga como accidente.

*Lesión grave:* No está establecida esta definición en la legislación aeronáutica nacional.

## **Capítulo 2**

*Párrafo 2.1:* Para aeronaves con matrícula nacional, la República Argentina, en su área de competencia, aplica el Decreto Reglamentario 934/70.

## **Capítulo 8**

*Párrafo 8.6:* Se publica la estadística con los “factores causales” de los accidentes, ocurridos durante el año anterior.

# **ANEXO 14 AERÓDROMOS**

## **Volumen I**

### **(Enmienda numero 11)**

## **Capítulo I**

*Punto 1.4.2:* Todo aeródromo en el que se registren operaciones de transporte aéreo comercial regular nacional (cabotaje) con aeronaves de mas de 30 asientos podrán ser sometidos al proceso de certificación a partir del momento en que la Autoridad Aeronáutica lo considere conveniente.

## **Capítulo II**

*Punto 2.5.3:* Las coordenadas geográficas de los puntos apropiados de eje de calle de rodaje se medirán y se notificarán a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo a partir del año 2015.

*Punto 2.5.5:* Las coordenadas geográficas de los obstáculos en el Área 2 (la parte que se encuentra dentro de los límites del aeródromo) y en el Área 3 se notificarán y se notificaran a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y décimas de segundo a partir del año 2015 Además, se notificarán a la autoridad de los servicios de información aeronáutica la elevación máxima, el tipo, señalamiento e iluminación (si hubiera) de los obstáculos.

*Punto 2.6.3:* En los aeródromos que no sean internacionales, la resistencia de los pavimentos se podrá expresar indistintamente en valores ACN-PCN o mediante valores de AUW (Peso bruto de la aeronave según su tren de aterrizaje).

## **Capítulo III**

*Punto 3.1.10:* La anchura de toda pista no debería ser menor de 30 mts para la clave de referencia 4-C, excepto que la pista sea utilizada por aeronaves con base de ruedas superior a 18 mts. (Ejemplo MD serie 80 u otras de similares características), y no se disponga de calles de rodaje o plataforma de viraje en los extremos de pista en cuyo caso el ancho debería ser de 45 mts.

*Punto 3.5.1:* El aérea de seguridad de extremo de pista se proveerá en el sentido de la utilización de la pista para despegues a partir del extremo de una franja de pista.

*Punto 3.5.5:* La anchura del área de seguridad de extremo de pista será por lo menos el doble de la anchura de la pista correspondiente, excepto en los aeródromos con barreras de arresto para aeronaves militares, en los cuales la RESA se proveerá en longitud conforme a norma pero con el mismo ancho de la pista

*Punto 3.9.3:* La distancia libre entre las ruedas exteriores del tren principal y el borde del pavimento en las curvas, para aeronaves clase F debería ser de 7,5 mts.

## **Capítulo IV**

*Punto 4.1.5:* Los puntos de referencia para el establecimiento del radio o límites exteriores de la superficie horizontal interna se ubican en los umbrales de la pista.

*Tabla 4.1:* El radio de la superficie cónica se extiende hasta loa 2.000 metros a partir de la periferia de la superficie horizontal interna en todas las clasificaciones de pistas, a excepción de las pistas de uso agroaéreo en cuyo caso el radio es de 1000 metros.

*Punto 4.2.2:* En las pistas de vuelo visual con franjas reducidas en su anchura, con valores inferiores a las dimensiones recomendadas en 3.4.5, por una condición pre- existente e insalvable, se tomara el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior.

*Punto 4.2.3 –(NOTA) Punto 4.2.10 –(NOTA) Punto 4.2.19 –(NOTA) Punto 4.2.25 –(NOTA)*

*El principio de apantallamiento no rige para posibilitar la erección de nuevos obstáculos permanentes, cuando concurren los siguientes factores :*

- a) Cuando los objetos permanentes sean propuestos dentro de los primeros 3 000 m del borde interior o por encima de una superficie de transición;
- b) Cuando a pesar de no superar los límites definidos por las superficies de despeje de obstáculos, penalicen las áreas de aproximación por instrumentos;
- c) Cuando, no obstante satisfacer lo expresado en b) la disponibilidad de espacios o áreas libres inmediatas a la pista fuesen consideradas como ampliación de las longitudes útiles de las mismas, o, en su caso, como futuras zonas de parada;
- d) Cuando se prevean pistas paralelas y se exija la unificación de áreas comunes a los procedimientos de aproximación por instrumentos;
- e) Cuando se trate de líneas aéreas de alta tensión, locales destinados a depósitos de combustibles, etc;
- f) Cuando se trate de objetos que a pesar de ser frangibles, su altura ha sido considerada para mantener separación vertical de la aeronave respecto a los mismos;
- g) Cuando se trate de aeródromos cuya utilización se prevea para aproximación por instrumentos sin haberse definido el tipo de implantación y procedimiento de probable utilización. Se definen asimismo las prácticas de apantallamiento y consideración de obstáculos inamovibles.

**Punto 4.2.8:** En las pistas para aproximaciones que no son de precisión, las alturas y pendientes de las superficies responden a la Tabla 4-1, excepto en el caso de la primera sección de la superficie de aproximación cuando la franja de pista se encuentre reducida en su anchura, por una condición preexistente e insalvable, en cuyo caso se tomara el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior.

**Punto 4.2.11:** No se aproximen nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de la superficie de aproximación, a partir de un punto situado más allá de 30'00 m del borde interno, o por encima de la superficie cónica o de la superficie horizontal interna, a excepción de las condiciones de apantallamiento o estudio aeronáutico que determine que el mismo no comprometerá la seguridad, ni afectara de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones.

**Punto 4.2.16:** En las pistas para aproximación de precisión, las alturas y pendientes de las superficies responden a la Tabla 4-1, excepto en el caso de la primera sección de la superficie de aproximación cuando la franja de pista se encuentre reducida en su anchura, por una condición preexistente e insalvable, en cuyo caso se tomara el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior.

**Punto 4.2.20:** No se permiten nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de la superficie de aproximación, a partir de un punto situado más allá de 3000 m del borde interno, o por encima de la superficie cónica o de la superficie horizontal interna, a excepción de las condiciones de apantallamiento o estudio aeronáutico que determine que el mismo no comprometerá la seguridad, ni afectara de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones.

**Punto 4.2.23:** Las dimensiones de las superficies no serán inferiores a las que se especifican en la Tabla 4-2, salvo que podrá adoptarse una longitud menor para la superficie de ascenso en el despegue cuando dicha longitud sea compatible con las medidas reglamentarias adoptadas para regular el vuelo de salida de los aviones, y excepto cuando la franja de pista se encuentre reducida en su anchura, por una condición preexistente e insalvable, en cuyo caso se tomara el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior.

**Tabla 4-2:** Las dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos para pistas de despegue se clasifican en función del tipo de pista, su número de Clave y la categoría de operación visual o por instrumentos de manera de armonizar las dimensiones de la longitud del borde interior.

## Capítulo V

**Punto 5.1.1.4:** El emplazamiento por lo menos de uno de los indicadores de la dirección del viento se señala obligatoriamente por medio de una banda circular.

**Punto 5.1.1.5:** En los aeródromos destinados a uso nocturno la iluminación de por lo menos un indicador de la dirección del viento es obligatoria.

**Punto 5.2.1.8:** Las pistas, calles de rodaje y plataformas sin pavimentar están provistas de las señales especificadas para este tipo de superficie.

**Punto 5.2.4.1:** En todas las pistas pavimentadas se dispone de una señal de umbral.

**Punto 5.2.5.2:** La señal de punto de visada se proporciona para las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos con número de clave 2, 3 o 4, y en las pistas de vuelo visual en las que se instalen sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.

**Punto 5.3.1.2:** Las recomendaciones sobre establecimiento de zonas de vuelo libres de rayos laser no se aplican.

**Punto 5.3.4.1:** Cuando no resulte materialmente posible instalar un sistema de iluminación de aproximación de 900 m en una pista para aproximaciones de precisión Categoría I, debería instalarse como mínimo un sistema sencillo de iluminación de aproximación de 420m.

**Punto 5.3.4.17:** En los sistemas de iluminación de aproximación Categoría I en los que la línea central este conformada por barretas, cada una de ellas se debe suplementar con una luz de descarga de condensador.

**Punto 5.3.5.2:** Los sistemas visuales de pendiente de aproximación excluyen las especificaciones de los T-VASIS y AT-VASIS.

**Punto 5.3.5.42:** Las características de la superficie de protección contra obstáculos, es decir, su origen, divergencia, longitud y pendiente, corresponderán a las especificadas en la columna pertinente de la Tabla 5-3 y de la Figura 5-20

excepto cuando la franja de pista se encuentre reducida en su anchura, por una condición pre-existente e insalvable, en cuyo caso se tomara el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior.

*Punto 5.3.9.9:* La intensidad de las luces será de 50 cd por lo menos en las pistas de vuelo visual y de 125 cd en las pistas de aproximaciones por instrumentos de no precisión.

### **Capítulo VI**

*Punto 6.2.5.5:* Se aceptan balizas esféricas de 50 cm de diámetro con separaciones de 25 cm de diámetro con separaciones de 25 m entre sí.

*Punto 6.2.5.6:* Las balizas son de un solo color.

### **Capítulo IX**

*Punto 9.2.11:* En los aeródromos de uso agroaéreo y en los de las Categorías 1 y 2 donde no opera el transporte aéreo regular y/o sin ATS, las cantidades de agentes extintores se rigen por reglamentación nacional específica.

*Punto 9.2.46:* Se establecen los requisitos que debe cumplir el equipo de protección del personal de salvamento y extinción de incendios en base a documentos de la OACI y Normas NFPA 1971 y 1981.

*Adjunto A – Sección 6-* Se establecen procedimientos para la Determinación y expresión de las características de rozamiento en superficies pavimentadas cubiertas de nieve o de hielo.

*Adjunto A – Sección 7-* Se establecen procedimientos para la Determinación y expresión de las características de rozamiento en superficies pavimentadas no cubiertas de nieve o de hielo.

## **Volumen II (Enmienda numero 5)**

### **Capítulo II**

*Punto 2.1.7:* No se proporciona la ondulación geoidal.

*Punto 2.3.1:* No se proporciona la ondulación geoidal.

*Punto 2.3.2:* No se proporciona la ondulación geoidal.

### **Capítulo V**

*Punto 5.2.6.9:* Para las FATO no pavimentadas, la señal perímetro consistirá en balizas planas que formen un línea continua, de 30 cm de ancho.

*Punto 5.2.6.10:* Para las FATO pavimentadas, la señal perímetro consistirá en una línea continua, de 30 cm de ancho

*Punto 5.2.8.4:* La señal de punto de visada consiste en un triángulo equilátero en líneas de trazos blancas, con la bisectriz de uno de los ángulos alineada con la dirección de aproximación preferida.

*Punto 5.3.9.13:* Las luces de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial en helipuertos, son luces omnidireccionales fijas de color amarillo.

## **ANEXO 15 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (14a. Edición Julio 2013)**

### **Capítulo 3**

*Párrafo 3.2.1, 3.2.3 y 3.2.5:* No se implementa.

*Párrafo 3.2.13:* No se implementa.

*Párrafo 3.5:* Se aplica normativa interna, ley de tasas N°. 13041.

## **ANEXO 16 PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (4a. Edición Julio 2005)**

### **Volumen I**

En la República Argentina el Reglamento de Aeronavegabilidad adoptado para los estándares de certificación de ruido es el FAR Prats 36 de los Estados Unidos de Norteamérica, en su idioma original, y se adoptarán los cambios relativos a este código cuando se convengan.

En tal sentido las diferencias entre los reglamentos o métodos de la República Argentina y las disposiciones del Anexo 16 Vol. I, serán en caso de existir, las mismas que notifique los Estados Unidos de Norteamérica para el FAR part. 36.

### **Volumen II**

En la República Argentina el Reglamento de Aeronavegabilidad adoptado para los estándares de certificación para la emisión de los motores de las aeronaves es el FAR Parts 34 de los Estados Unidos de Norteamérica, en su idioma original, y se adoptarán los cambios relativos a este código cuando se convengan.

En tal sentido las diferencias entre los reglamentos o métodos de la República Argentina y las disposiciones del Anexo 16 Vol. II, serán en caso de existir, las mismas que notifique los Estados Unidos de Norteamérica para el FAR Part 34.

### **ANEXO 17 SEGURIDAD (2ª. Edición Marzo 1997)**

Las diferencias a las Normas y Métodos Recomendados internacionalmente, han sido oportunamente notificadas a la OACI. Las mismas pueden ser obtenidas ante la autoridad de aplicación en la República Argentina.

### **ANEXO 18 TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA (3ª. Edición Julio 2001)**

*Estado del Operador:* Estado donde está el asiento de negocios del explotador. Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico).

*Explotador:* Persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, aún sin fines de lucro. Definición según el Art. 65 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico).

*Piloto al Mando:* Se utiliza el término "Comandante de Aeronave" y se lo define como el piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave. Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico). Su alcance de responsabilidad se aplica a acciones o no los mandos de la aeronave.

### **ANEXO 19 (2ª. Edición Julio 2016)**

No existen diferencias.

### **PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Doc. 4444 – GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO ( Decimasexta Edición – 2016)**



#### **Capítulo 1**

**Incidente. (aplicado a aeronaves de matrícula extranjera).** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

No está establecido el concepto de incidente en la normativa legal vigente para las aeronaves de matrícula nacional. No obstante, se investigan como accidente.

#### **Capítulo 4**

**4.4.2.1.3** En el caso de que haya una demora de más de 30 minutos respecto a la hora prevista de fuera calzos para un vuelo controlado o IFR , o de una hora para otros vuelos , el plan de vuelo deberá enmendarse, o deberá presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según proceda.

### **PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (DOC 7030) (5a. Edición 2008)**



*Referencia del Doc. 7030 - Parte I*

*Comunicación aeroterrestre obligatoria incluso para vuelos VFR:* No se aplica esta obligación a los vuelos VFR.