**GEN 1.7 DIFERENCIAS CON RESPECTO A NORMAS,
MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI**

Los Suplementos, así como también las AIC, se encuentran disponibles en español y en inglés.

**ANEXO 1 – Licencias al personal
(Novena 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 para la 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 cumplir 60 años, bajo una estricta vigilancia operativa y psicofisiológica, pero restringidos a volar aeronaves de matrícula nacional y sólo dentro del territorio de la República Argentina.

A partir del mes de julio de 1997, se enmendó la norma anterior y se estableció que, con respecto a las restricciones referidas a aeronaves de matrícula argentina y sólo dentro del espacio aéreo nacional, puede haber excepciones, si existen autorizaciones, acuerdos bilaterales o de reciprocidad entre las administraciones aeronáuticas de los países involucrados.

2.3.1.3.2 Diez horas sólo de vuelo local.

2.7.1.3.2 El solicitante deberá haber completado como mínimo 10 horas de instrucción sólo en vuelo local.

2.9.1.3.1 Se exigen como mínimo 500 horas de vuelo en helicópteros, distribuidas de la siguiente manera:

- a) 300 horas, por lo menos, como piloto al mando.
- b) 100 horas de vuelo como piloto al mando en travesía, que comprenderán, como mínimo, 15 horas de vuelo nocturno en travesía.
- c) 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.
- d) El resto de las horas, hasta totalizar las 500, podrán haber sido realizadas como copiloto en aeronaves 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 aeronave 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 ascensos, incluyendo:
- 2 ascensos de 1 hora de duración como mínimo cada uno, si se trata de un globo libre sustentado con gas o
 - 2 ascensos de 30 minutos de duración como mínimo cada uno, si se trata de un globo libre sustentado con aire caliente;
 - 1 ascenso bajo control a 1500 metros de altura sobre el terreno, si se utiliza un globo de gas o
 - 1 ascenso bajo control a 1000 metros de altura sobre el terreno, si se utiliza un globo de aire caliente o
 - 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, que incluyan:
- 5 horas como piloto al mando y
 - 5 horas de navegación.

**ANEXO 2 – Reglamento del aire
(Décima edición, julio de 2005)**

En el grado de aplicación nacional que sigue, los números entre paréntesis se refieren a las partes y secciones de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) y a los procedimientos de aplicación, excepto cuando expresamente se indiquen 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 la República 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 de la seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona o no los mandos de la aeronave.

Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico Argentino). 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 está provista de doble comando en completo funcionamiento, “y existan condiciones meteorológicas de vuelo visual y la operación se desarrolle sujeta al VFR”.
- Se exigen 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 de 10 minutos respecto del momento en que se calcula que se iniciará la operación, si la transmisión es directa, y de 20 minutos, si exigiera retransmisión.
- Para vuelos VFR: para vuelos locales, exclusivamente dentro del ATZ, presentación hasta 15 minutos antes del EOBT.
- Para vuelos que abandonen el ATZ, presentación hasta 30 minutos antes del EOBT. (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 sólo 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 de la superficie terrestre.
- Se ha tenido en cuenta que la aeronave debe mantener 500 pies de altura con respecto a la superficie terrestre y 500 pies de separación vertical con respecto a 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 EN VUELO	A FL 100 o por encima	8 km	8 km	8 km
	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 ni 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 artículo 36 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico Argentino)

Explotador: “Persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro”. Definición según el artículo 65 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico Argentino)

Piloto al mando: Se utiliza el término “Comandante de Aeronave” y se lo define como el piloto responsable del funcionamiento y de la seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona o no los mandos de la aeronave. Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico Argentino). 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, que contienen 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 FL 030 a FL 450 y pronóstico para aeródromos donde no existe el TAF. Se enmiendan en caso de 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. Sólo 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 generadas por sistemas automáticos. No se dispone de equipamiento automático para su detección.

ANEXO 4 – Cartas aeronáuticas
(Undécima edición, julio de 2009)

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 más 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 más 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 más próxima.

9.9.4.1.1 h) y 9.9.4.1.1 k) No se incorporará la designación de la especificación o de 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 más 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 emplearán en las operaciones aéreas y terrestres
(Cuarta edición, julio de 1979)

No hay diferencias.

ANEXO 6 – Operación de aeronaves
Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones
(Sexta edición, julio de 1995)

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Se agrega la 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 de la serie de vuelos, hasta media hora después de finalizado el mismo o los mismos.

Piloto al mando: La reglamentación nacional lo define como “Comandante de Aeronave”. De esta forma es establecido por el Código Aeronáutico de la República 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 con 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 sus 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 por lo menos en tres de los idiomas oficiales de la OACI.

Idiomas español, inglés y francés.

Párrafo 4.3.1 El inciso c) expresa: Se ha liberado el servicio conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR) Partes 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 intercomunicador 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 asentadas, 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 en 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 durante 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 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 6.13 Norma aplicable en los casos en 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 CRA N° 141/ 97.

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 CRA N° 141/97.

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 6.2.1 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 con base en 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 en 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 sustituido por otro trabajo o hasta un año después de que el trabajo haya sido efectuado. Para los aviones que operen en transporte aéreo no regular, los registros de mantenimiento deberán mantenerse por lo menos durante 5 años después de realizado el trabajo, con excepción de los trabajos de recorrida general.

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 la de "Despachante de Aeronaves".

Párrafo 13.5 Adicionalmente, la reglamentación nacional prescribe sus alcances.

Parte II – Aviación general internacional – Aviones (Quinta edición, julio de 1995)

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Piloto al mando: La reglamentación nacional lo define como "Comandante de Aeronave".

De esta forma es establecido por el Código Aeronáutico Argentino. 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 especificarse 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 los 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 ese 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 de 2002, al resto de los aviones de aviación general.

Quedan exceptuados:

- 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 productos químicos 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 estudios de mercado;
- aeronaves durante cualquier período en el cual el ELT haya sido temporalmente removido para inspección, reparación, modificación o reemplazo, sujeto a determinadas condiciones especificadas en la reglamentación correspondiente.

Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros

(Tercera edición, julio de 1995)

SECCIÓN I

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Piloto al mando: La reglamentación nacional lo define como “Comandante de Aeronave”.

De esta forma es establecido por el Código Aeronáutico Argentino. 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 de 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 los cuales se requieran 2 pilotos, y la obligatoriedad de 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 de instalar el registrador de voz es para helicópteros propulsados por turbina que tengan una configuración para 6 o más pasajeros o con una capacidad de carga paga máxima equivalente y para los cuales se requieran 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 de instalar el registrador de voz es para helicópteros propulsados por turbina que tengan una configuración para 6 o más pasajeros o con una capacidad de carga paga máxima equivalente y para los cuales se requieran 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 CRA N° 141/97.

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 commuter.

Quedan exceptuados:

- 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 productos químicos 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 estudios de mercado;
- aeronaves durante cualquier período en el cual el ELT haya 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.

Quedan exceptuados:

- helicópteros contruidos 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 productos químicos 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 estudios de mercado;
- aeronaves durante cualquier período en el cual el ELT haya sido temporalmente 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 CRA Nº 141/97.

ANEXO 7 – Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves (Quinta edición, julio de 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 del 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 del 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**(Novena edición, julio de 2001)****PARTE III. AVIONES GRANDES****PARTE III A. AVIONES DE MÁS DE 5700 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 se adoptarán los cambios relativos a este código cuando se convengan.

CAPÍTULO 8. INSTRUMENTOS 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, 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 colisión. 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 tienen 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 para 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 el piso de cabina.

PARTE III B. AVIONES DE MÁS DE 5700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 2 DE MARZO DE 2004 O MÁS TARDE**CAPÍTULO 4. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN**

4.2. b) El Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no tiene el requisito acerca 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 la 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 sólo requiere sistemas de protección contra incendios en los lavabos 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 del 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 operen 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 colisión. 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, sí se mencionan 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 sólo 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 el 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 el 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. HELICÓPTEROS

PARTE IV A. *HELICÓPTEROS PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 22 DE MARZO DE 1991 O MÁS TARDE, 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 sólo se adoptó este requerimiento para helicópteros Categoría A.

CAPÍTULO 6. SISTEMAS 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 se requiere la demostración de la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor. Como el nivel de certidumbre para los helicópteros de categorías transporte y normal es diferente, sólo se requiere la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor para los helicópteros Categorías A y B (Parte 29) y los helicópteros normales Categoría A (Parte 27).

CAPÍTULO 7. INSTRUMENTOS Y EQUIPO

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 prescriben para las luces de la aviación, y es posible reducir las luces anticollisión por debajo de esos niveles.

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

PARTE V. AVIONES PEQUEÑOS

PARTE V A. *AVIONES DE MÁS DE 750 KG PERO QUE NO EXCEDAN DE 5700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 13 DE DICIEMBRE DE 2007 O MÁS TARDE, PERO ANTES DEL 7 DE MARZO DE 2021*

CAPÍTULO 8. RESISTENCIA AL IMPACTO Y SEGURIDAD DE LA CABINA

8.5 e) En la República Argentina no existen requisitos similares a éste. La Parte 23 no contempla el impacto del derrame de combustible sobre el sistema de luces de emergencia.

PARTE VII. HÉLICES

CAPÍTULO 2. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

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

CAPÍTULO 3. ENSAYOS E INSPECCIONES

3.2 c) El Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina no contempla el requerimiento de impacto de pájaros o rayos

ANEXO 9 – Facilitación (Duodécima edición, julio de 2005)

No existen diferencias.

ANEXO 10 – Telecomunicaciones aeronáuticas (Séptima edición, julio de 2018))

VOLUMEN I – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

CAPÍTULO 3. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

3.1.3.2.1 Para instalaciones de equipos nuevos, a partir del 1 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. Véase lo expresado en el párrafo 3.1.3.5.3.7.

3.3.2.2 La estabilidad de la frecuencia de portadora en todas las nuevas instalaciones (equipamiento nuevo) montadas después del 1 de enero de 2007 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 están siendo aplicados 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.

3.5.3.3.2: 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 están siendo aplicados 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.

3.5.4.2.4.2: No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.4.2.6.3 y 3.5.4.2.6.4: No están siendo aplicados 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 están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.4.4.3.2 y 3.5.4.4.3.3: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.4.5.3 a 3.5.4.5.5: No están siendo aplicados 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 están siendo aplicados 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 están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.5.3.2.2 y 3.5.5.3.2.4: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

3.5.5.3.3.2 y 3.5.5.3.3.3: No están siendo aplicados 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 están siendo aplicados 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

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO 4. SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS)

4.1.2.2 y 4.1.2.3: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.2.5 y 4.1.2.6: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.1.2.8: No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

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 a 4.4.9.3.5: No están siendo aplicados 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 están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.11.10 a 4.4.11.13.2: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.11.14 a 4.4.11.15.2: No están siendo aplicados 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.

4.4.15.2.2.6 y 4.4.15.2.2.6.1: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.15.3.6 a 4.4.15.3.9: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.15.5 y 4.4.15.5.1: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

4.4.16.2 a 4.4.16.3: No están siendo aplicados en la actualidad en jurisdicción argentina.

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

4.5: 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 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 su sentido. 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 éstos, 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”

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

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

Control de aproximación (APP): ...“APROXIMACIÓN”

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

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

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

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

El sufijo “OPERACIONES”, en lugar de “radio”, “plataforma”, “despacho”, para las comunicaciones AOC en VHF-AM.

5.2.3.3: No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

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

VOLUMEN V – UTILIZACIÓN DEL ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIAS AERONÁUTICAS

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Simplex de doble canal: No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

CAPÍTULO 4. UTILIZACIÓN DE FRECUENCIAS DE MÁS DE 30 MHz

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

4.4: No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

ANEXO 11 – Servicios de tránsito aéreo (Decimocuarta edición, julio de 2016)

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 ésta los ocasione”

(Definición de accidente según el artículo 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 (Octava edición, julio de 2004)

No existen diferencias.

ANEXO 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación (Novena edición, julio de 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 ésta 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. APLICACIÓN

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

CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

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

ANEXO 14 – Aeródromos

Volumen I – Diseño y operaciones de aeródromos

(Enmienda número 15)

CAPÍTULO 1

Se establecen especificaciones para aeródromos STOL.

Punto 1.1 Definiciones: La definición de RESA aplica para el extremo de pista en el sentido de utilización de la pista, como "área simétrica con respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente a la franja de pista más allá del extremo, en el sentido de utilización de la pista, cuyo objetivo principal consiste en reducir el riesgo de daños en una aeronave que eventualmente sobrepase el extremo de pista durante un aterrizaje o un despegue".

CAPÍTULO 2

Se establecen especificaciones para aeródromos STOL.

Punto 2.1.2 Es norma que los datos cartográficos de aeródromo deben ponerse a disposición de los servicios de información aeronáutica (AIS/AIM).

Punto 2.5.5 Los datos electrónicos sobre obstáculos situados en las áreas 2a, 2b, 2c, 3 y 4 deben ser notificados a los servicios de información aeronáutica.

Punto 2.12 Los datos de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación no consideran los T-VASIS ni los AT-VASIS.

CAPÍTULO 3

Se establecen especificaciones para aeródromos STOL.

Punto 3.1.10 Se establecen anchos de pista para Clave 4-C para aviones con base de ruedas superior a 18 m.

Punto 3.1.7 Se establecen las características de una EXTENSIÓN DE INICIO DE PISTA (RSE), cuando se provea.

Punto 3.2.4 Es norma la preparación de los márgenes de pista entre el borde de pista y 30 m del eje de pista.

Punto 3.2.6 No se incluye la recomendación de pavimentar los márgenes de pista para aviones Clave F hasta 60 m.

Punto 3.3.7 Es norma que las pendientes de las plataformas de viraje de la pista sean suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie y facilitar el drenaje rápido del agua.

Punto 3.3.10 Es norma que la superficie de una plataforma de viraje en la pista provea características de fricción de la superficie por lo menos iguales a las de la pista adyacente.

Punto 3.3.11 Es norma proveer márgenes en las plataformas de viraje de la pista.

Punto 3.4.5 Se establecen características para ancho de franja específicas para RSE.

Punto 3.4.7 La distancia hasta la que se restringen los objetos fijos en las franjas de pistas de aproximaciones de precisión se rige por distancias al eje de pista y los límites de la superficie de transición interna (ambos).

Punto 3.5.1 La RESA se provee en el extremo de pista, en el sentido de la utilización de la pista para despegues, a partir del extremo de la franja de pista.

Punto 3.6.3 La distancia lateral, a cada lado de la prolongación del eje de la pista hasta la que se extiende la zona libre de obstáculos, se establece según la clave de referencia y si las pistas son de vuelo por instrumentos o de vuelo visual.

Punto 3.12.4 Es norma establecer un punto de espera intermedio en una calle de rodaje en cualquier punto que no sea un punto de espera de la pista cuando es conveniente definir un límite de espera específico.

CAPÍTULO 4

Se establecen especificaciones para aeródromos STOL.

Punto 4.1.5 Los puntos de referencia para el establecimiento del radio o de los límites exteriores de la superficie horizontal interna se ubican en los umbrales de la pista o en los extremos de la pista, cuando se disponga de umbrales desplazados.

Punto 4.1.6 La altura de la superficie horizontal interna se mide por encima de la elevación de cada uno de los umbrales y, en caso de que difieran en más de 6 metros, se adopta un tercer punto de referencia para la elevación situado en el centro geométrico de la pista.

Figura 4-1 La geometría de la superficie horizontal interna está definida por los puntos de referencia en los umbrales y/o extremos.

Punto 4.1.13 Se establece la descripción de una superficie de transición en el tramo que comprende la RSE, cuando ésta se provee.

Punto 4.2.2 En las pistas de vuelo visual con franjas reducidas en su anchura por condiciones preexistentes e insalvables, se toma el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior.

Punto 4.2.3 El apantallamiento para admitir nuevos obstáculos sólo considera obstáculos existentes e inamovibles del tipo natural (no artificial).

Punto 4.2.8 Cuando la franja de pista se encuentre reducida en su ancho por una condición preexistente e insalvable, se toma el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior de la superficie de aproximación.

Punto 4.2.10 El apantallamiento para admitir nuevos obstáculos sólo considera obstáculos existentes e inmovibles del tipo natural (no artificial).

Punto 4.2.11 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.

Punto 4.2.16 Cuando la franja de la pista se encuentre reducida en su ancho por una condición preexistente e insalvable, se toma el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior de la superficie de aproximación.

Punto 4.2.19 El apantallamiento para admitir nuevos obstáculos sólo considera obstáculos existentes e inmovibles del tipo natural (no artificial).

Punto 4.2.20 Es norma la restricción para permitir nuevos objetos o agrandar los existentes por encima de las superficies cónica y horizontal interna, excepto cuando, en opinión de la autoridad competente, el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inmovible o se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometerá la seguridad ni afectará de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones.

Punto 4.2.23 Cuando la franja de pista se encuentre reducida en su ancho por una condición preexistente e insalvable, se adopta el ancho total de la franja disponible como la longitud del borde interior de la superficie de ascenso en el despegue.

Punto 4.2.25 El apantallamiento para admitir nuevos obstáculos sólo considera obstáculos existentes e inmovibles del tipo natural (no artificial).

Tabla 4-2 Las dimensiones y pendientes de las superficies limitadoras de obstáculos para pistas de despegue Claves 3 y 4 se dividen según la categoría de operación visual o por instrumentos.

Punto 4.3.1 Se requiere consultar a la Autoridad Aeronáutica cuando exista el propósito de levantar construcciones más allá de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos.

Punto 4.3.2 Se consideran como obstáculos los objetos que superen una altura de 150 m sobre el terreno.

Punto 4.4.1 Se incluye la condición de realizar un estudio aeronáutico y de evaluación de riesgo para los objetos que no sobresalgan por encima de la superficie de aproximación y de transición, pero que puedan comprometer o afectar negativamente la seguridad de las operaciones de aeronaves, al igual que el emplazamiento o el normal funcionamiento de las ayudas visuales o las ayudas no visuales instaladas.

Punto 4.4.2 Dentro de los límites de las superficies horizontal interna y cónica, se entiende por obstáculo a todo obstáculo que, tras realizarse un estudio aero-náutico de evaluación de riesgo y de procedimientos de vuelo, se considere que puede constituir un peligro para los aviones que se encuentren en el área de movimiento o en vuelo.

CAPÍTULO 5

Se establecen especificaciones para aeródromos STOL.

Punto 5.1.1.4 Se requiere que todos los indicadores de dirección del viento del aeródromo dispongan del señalamiento en su base.

Punto 5.1.1.5 Se requiere que todos los indicadores de dirección del viento dispongan de iluminación en los aeródromos destinados a uso nocturno.

Punto 5.2.1.6 Se especifican los colores de las líneas de seguridad en plataformas, adoptándose el color rojo. Para las líneas de las calles vehiculares se adopta el color blanco.

Punto 5.2.1.7 Es norma incorporar material reflectante para mejorar la visibilidad de las señales en los aeródromos donde se efectúen operaciones nocturnas.

Punto 5.2.1.8 Las pistas, calles de rodaje y plataformas no pavimentadas están provistas de las señales específicas para este tipo de superficie.

Puntos 5.2.4.1 y 5.2.4.2 En todas las pistas pavimentadas se dispone de una señal de umbral.

Punto 5.2.4.3 En las pistas no pavimentadas se dispone de señal de umbral específica para este tipo de superficie.

Punto 5.2.4.10 Cuando el umbral se encuentre desplazado en forma permanente del extremo de pista, se adiciona una faja transversal para delimitar el extremo de la pista.

Figura 5-4. Se incluye la faja de extremo de pista para los casos en que el umbral se encuentre desplazado en forma permanente.

Punto 5.2.5.2 La señal de punto de visada se proporciona para las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos con números 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 5.2.7.1 La faja lateral de pista se continúa hasta el extremo de pista cuando un umbral se encuentre desplazado en forma permanente del extremo de pista o cuando se provea una extensión de inicio de pista (RSE).

Punto 5.2.7.2 Es norma proveer una señal de faja lateral de pista en todas las pistas para aproximaciones de precisión, independientemente del contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante.

Punto 5.2.7.4 Las señales de faja lateral de pista se interrumpen entre la pista y la plataforma de viraje de la pista cuando se provee esta última.

Punto 5.2.7.5 Se establecen diferentes anchos de las señales de faja lateral de pista, dependiendo del ancho de pista.

Punto 5.2.8.2 Es norma disponer de señal de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje pavimentadas, instalaciones de deshielo/antihielo y plataformas pavimentadas.

Punto 5.2.8.4 En las calles de rodaje que sirven a una pista de vuelo por instrumentos, es obligatorio establecer una señal mejorada de eje de rodaje.

Punto 5.2.9.5 En las plataformas de viraje de la pista, el diseño de la curva debería basarse en un ángulo de control de la rueda de proa de 45° a 50°.

Punto 5.2.11.1 Es norma la instalación de una señal de punto de espera intermedio en toda intersección de dos o más calles de rodaje.

Punto 5.2.13.1 Es norma el establecimiento de señales de puesto de estacionamiento de aeronaves para los lugares de estacionamiento designados en una plataforma pavimentada y en una instalación de deshielo/antihielo.

Punto 5.2.13.2 Es norma que se proporcionen los márgenes indicados en 3.13.6 y en 3.15.9, respectivamente, cuando la rueda de proa siga la señal de puesto de estacionamiento.

Punto 5.2.13.3 Es obligatorio incluir elementos de identificación del puesto de estacionamiento, según lo requiera la configuración de estacionamiento.

Punto 5.2.13.4 Es norma incluir la identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves (letra o número) después del comienzo de la línea de entrada.

Punto 5.2.14.1 Es obligatorio proporcionar líneas de seguridad en las plataformas pavimentadas.

Punto 5.2.17.3 Es norma instalar una señal de información (emplazamiento/dirección) antes de las intersecciones complejas en las calles de rodaje y después de las mismas, así como en los emplazamientos en los cuales la experiencia operacional ha indicado que la adición de una señal de emplazamiento de calle de rodaje podría asistir a la tripulación de vuelo en la navegación en tierra.

Punto 5.2.17.4 Es norma instalar una señal de información (emplazamiento) en la superficie del pavimento, a lo largo de una calle de rodaje de gran longitud.

Punto 5.3.1.10 Se definen los niveles de intensidad de las luces para los sistemas de alta y media intensidad.

Punto 5.3.2.1 Es norma que, en un aeródromo con iluminación de pista y que provisoriamente no disponga de una fuente secundaria de energía eléctrica, se disponga de luces de emergencia.

Punto 5.3.4.1 C. Se recomienda instalar, como mínimo, un sistema sencillo de iluminación de aproximación cuando no resulte materialmente posible instalar un sistema de iluminación de aproximación en una pista para aproximaciones de precisión Categoría I.

Punto 5.3.4.5 De no resultar posible instalar un sistema sencillo de iluminación de aproximación de 420 m, puede instalarse un sistema de hasta 210 m.

Punto 5.3.4.17 La línea central formada por barretas en los sistemas de iluminación de aproximación Categoría I se suplementa con una luz de destellos.

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

Figura 5-16 Se excluyen las referencias de los T-VASIS y AT-VASIS.

Punto 5.3.5.7 a 5.3.5.23: No se aplican las especificaciones referidas a los T-VASIS y AT-VASIS.

Figura 5-17. y Figura 5-18.: No se aplican las especificaciones referidas a los T-VASIS y AT-VASIS.

Punto 5.3.9.7 En el tramo de pista definido como RSE, las luces de borde de pista son de color azul, en el sentido del ingreso y rojo, en el sentido del despegue.

Punto 5.3.9.9 Para las pistas de vuelo visual, se define una intensidad de las luces no inferior a 50 cd (baja intensidad), y para las pistas de aproximaciones por instrumentos de no precisión, una intensidad no inferior a 125 cd (media intensidad).

Punto 5.3.12.7 En el tramo definido como RSE, las luces de eje de pista son de color verde y amarillo alternados en el sentido opuesto al despegue.

Punto 5.3.18.3 Es norma el espaciado longitudinal uniforme que no exceda los 60 m en las luces de borde de las calles de rodaje y en una pista que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje.

Punto 5.3.18.4 Es norma un espaciado longitudinal uniforme que no exceda los 60 m en los apartaderos de espera, las instalaciones de deshielo/antihielo, las plataformas.

Punto 5.3.18.5 Es norma que, en una plataforma de viraje en la pista, las luces de borde de rodaje se dispongan con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda los 30 m.

Punto 5.3.27.1 En un puesto de estacionamiento en una plataforma pavimentada o en una instalación de deshielo/ antihielo que esté destinado a usarse en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 300 m, es norma instalar

Luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves, a no ser que se suministre una guía adecuada por otros medios.

Punto 5.3.28.1 Las luces de punto de espera en la vía de vehículos se instalan en todo punto de espera en la vía asociado con una pista que se prevea utilizar en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 300 m.

Punto 5.3.28.2 Se establece entre 300 m y 550 m el valor del alcance visual en pista para la recomendación de instalar luces de punto de espera en la vía de vehículos.

Punto 5.4.3.5 Es norma proporcionar un letrero de despegue desde intersección, cuando resulte necesario, desde el punto de vista de las operaciones.

Punto 5.5.8 No se instalan balizas delimitadoras destinadas a aeródromos que no tengan pista en el área de aterrizaje.

CAPÍTULO 6

Punto 6.1 No se considera la instalación de sistemas autónomos de detección de aeronaves en un obstáculo para activar la iluminación.

Punto 6.1.1 Se adopta el concepto de "área de influencia de aeródromo" para establecer los alcances en materia de señalamiento e iluminación de obstáculos.

Punto 6.1.1.4 Es norma señalar e iluminar los obstáculos fijos que sobresalgan de una superficie de ascenso en el despegue, dentro de la distancia comprendida entre 3000 m del borde interior de la superficie de ascenso en el despegue.

Punto 6.1.1.5 Es norma señalar e iluminar los objetos fijos que no sean obstáculos, situados en la proximidad contigua a los límites de una superficie de aproximación o de transición, dentro de la distancia comprendida entre 3000 m y el borde interior de la superficie de aproximación.

Punto 6.1.2 Se utilizan los límites del "área de influencia de aeródromo" en lugar de los límites de las superficies limitadoras.

Punto 6.2.1.2 No se emplean luces de obstáculos de baja intensidad tipo A. Las luces de media intensidad tipo A tienen una intensidad efectiva de 1600 cd. Las luces de alta intensidad tipo A tienen una intensidad efectiva de 20000 cd de día y 4000 cd de noche. No se emplean luces de alta intensidad tipo B.

Tabla 6-2 No se emplean luces de obstáculos de baja intensidad tipo A.

Punto 6.2.2.8 Las luces de obstáculos sobre objetos de movilidad limitada, tales como las pasarelas telescópicas, son luces tipo C.

Punto 6.2.3.4 Es norma pintar los objetos cuya proyección en cualquier plano vertical tiene ambas dimensiones inferiores a 1.5 m.

Punto 6.2.3.22 Se utiliza un solo tipo de luz de media intensidad tipo A, pero con una intensidad efectiva de 1600 cd.

Punto 6.2.3.26 No se emplean luces de mediana intensidad tipo C. Se utilizan luces tipo A con una intensidad efectiva de 1600 cd.

Punto 6.2.4.1 Las turbinas eólicas se señalan e iluminan siempre cuando su altura sea superior a 150 m, independientemente de que constituya un obstáculo.

CAPÍTULO 7

Punto 7.3.1 Es obligatorio señalar el área anterior al umbral pavimentada con más de 60 m de longitud y que no sea apropiada para que la utilicen normalmente las aeronaves.

Punto 7.4.4 La intensidad de las luces de área fuera de servicio es de 32.5 cd, como mínimo.

Punto 7.4.5 La altura de los conos para señalar áreas fuera de servicio es de 0.70 m, como mínimo.

Punto 7.4.6 Las banderas de área fuera de servicio deben tener por lo menos 0.90 m de lado.

Punto 7.4.7 Los tableros de área fuera de servicio deben tener, como mínimo, 0.90 m de altura y 1.20 m de ancho.

CAPÍTULO 8

Punto 8.1.8 En los aeródromos en los que la pista primaria es una pista para aproximaciones que no son de precisión, es obligatorio proveer una fuente secundaria de energía eléctrica.

Punto 8.1.9 En los aeródromos en los que la pista primaria es una pista de vuelo visual, es obligatorio proveer una fuente secundaria de energía eléctrica.

CAPÍTULO 9

Punto 9.1.7 Es norma establecer un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) fijo y un puesto de mando móvil (PMM) en los aeródromos públicos en los que se registren operaciones de transporte aerocomercial regular.

Punto 9.2.8 Es norma proporcionar agentes extintores principales y complementarios.

Punto 9.2.9 Es norma la clasificación de los agentes extintores primarios como espumas A o B o C, o una combinación de éstas.

Punto 9.2.10 Es norma que el agente extintor complementario sea un producto químico seco en polvo.

Tabla 9-2. En aeródromos no destinados al transporte aéreo comercial regular y/o sin ATS Categorías 1 y 2, agroaéreos y ultralivianos, se establecen otras cantidades mínimas utilizables de agentes extintores.

Punto 9.2.22 Es norma mantener en los aeródromos una reserva del 200% del concentrado de espuma.

Punto 9.2.26 Es norma que los vehículos de salvamento y extinción de incendios estén dotados del equipo de salvamento que exija el nivel de las operaciones de las aeronaves.

Punto 9.2.33 Es norma emplear un sistema de mantenimiento preventivo de los vehículos de salvamento y extinción de incendios.

Punto 9.2.37 Es norma que los vehículos y la dotación correspondiente del servicio de salvamento y extinción de incendios se aloje en la estación de servicios contra incendios.

Punto 9.2.38 Es norma que la estación esté situada de modo que los vehículos de salvamento y extinción de incendios tengan acceso directo, expedito y con un mínimo de curvas al área de la pista, de las calles de rodaje y/o plataformas.

Punto 9.2.39 Es norma proporcionar un sistema de comunicación independiente que enlace la estación de servicios contra incendios con la torre de control.

Punto 9.2.40 Es norma instalar en la estación de servicios contra incendios un sistema de alerta para el personal de salvamento y extinción de incendios que pueda ser accionado desde la propia estación, desde cualquier otra estación de servicios contra incendios del aeródromo y desde la torre de control.

Punto 9.3.1 El plan de traslado de aeronaves inutilizadas se aplica en los aeródromos públicos donde se desarrollen operaciones de transporte aerocomercial nacional regular o en aquellos con operaciones internacionales regulares o no regulares como parte del plan de emergencia.

Punto 9.5.1 Se establecen como norma las condiciones mínimas en las que se debe prestar el servicio de dirección en la plataforma.

Punto 9.8.1 El sistema de guía y control del movimiento en la superficie se proporciona en los aeródromos con servicio de control de tránsito aéreo (ATC).

Punto 9.8.3 Es norma que el diseño de las ayudas visuales (señales, luces y letreros) del sistema de guía y control del movimiento en la superficie se ajuste a las especificaciones de señales, luces y letreros que figuran en los puntos 5.2, 5.3 y 5.4.

Punto 9.8.4 Cuando se establece, el SMGCS se diseña de manera tal que ayude a evitar la entrada inadvertida de aeronaves y vehículos en una pista en servicio.

Punto 9.8.5 Cuando se establece, el SMGCS se diseña de manera tal que ayude a evitar las colisiones de aeronaves entre sí, y de aeronaves con vehículos u objetos fijos, en cualquier parte del área de movimiento.

Punto 9.9.5 Para las pistas de aproximaciones de precisión Categorías I, II o III, se establecen las distancias dentro de las cuales se especifican condiciones de frangibilidad y baja altura de los equipos requeridos para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves.

CAPÍTULO 10

Punto 10.3.2 Es obligatorio que las calles de rodaje que sirvan a una pista en uso se mantengan limpias de nieve, nieve fundente, hielo.

Punto 10.3.3 Es obligatorio mantener las plataformas limpias de nieve, nieve fundente, hielo, etc. para permitir que las aeronaves maniobren con seguridad o también para el caso en que sean remolcadas o empujadas.

Punto 10.5.10 El sistema de mantenimiento preventivo para pistas CAT I se aplica igualmente para pistas de no precisión.

Volumen II – Helipuertos

(Enmienda número 9)

CAPÍTULO 2

Punto 2.4.5 La medición y notificación de los obstáculos de las áreas 2 y 3 se efectúa a requerimiento de la AAC.

CAPÍTULO 3

Punto 3.1.1 a) 2): Se excluye la condición "...que no necesitan ser sólidas" para las FATO.

Punto 3.1.2 Se excluye la condición "...que no necesitan ser sólidas" para las FATO.

Punto 3.1.5 La pendiente media de la FATO, en cualquier dirección, no excederá del 2% para todos los casos.

Punto 3.1.24 La dimensión mínima de una TLOF será tal que comprenda un círculo cuyo diámetro sea por lo menos 1 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista el área, independientemente de la clase de performance.

Punto 3.1.26 Las pendientes de la TLOF, en cualquier dirección, no excederán del 2% para todos los casos.

Punto 3.1.30 No se incluyen especificaciones sobre más de una TDPM en una FATO/TLOF elongada.

Punto 3.1.31 No se incluyen especificaciones sobre TDPM alternativas.

Punto 3.2.4 En las heliplataformas, el tamaño de la TLOF será suficiente para contener un círculo de diámetro no menor que 1 D del helicóptero más grande para el cual esté prevista la heliplataforma, independientemente de la masa de despegue del helicóptero más grande que opere.

Punto 3.2.16 No es requisito que la TLOF esté inclinada para evitar que se formen charcos de agua.

CAPÍTULO 4

Punto 4.2.10 Los helipuertos elevados tendrán por lo menos dos superficies de aproximación y ascenso en el despegue para evitar las condiciones de viento a favor, minimizar las condiciones de viento de costado y permitir aterrizajes interrumpidos, con una divergencia entre sus ejes de 150° a 90°.

Punto 4.2.11 Cuando en los helipuertos se proporciona una única superficie de aproximación y ascenso en el despegue, se adiciona un área de protección conexa al área de seguridad operacional de 0.25 D.

Punto 4.2.14 Cuando en una heliplataforma no se pueda disponer de la protección contra obstáculos por debajo del nivel de la heliplataforma en los 180°, la Autoridad Aeronáutica requerirá al operador aéreo asignado un estudio aeronáutico para determinar la aceptabilidad de los niveles de riesgo que esta condición genera y las limitaciones de empleo que se establezcan.

Punto 4.2.16 No se establece diferencia en la altura de los obstáculos sujetos a restricciones, dado que no se contemplan TLOF inferiores a 1 D.

CAPÍTULO 5

Figura 5-1. La señal de perímetro de la FATO es una línea continua

Figura 5-1 A. La señal de punto de visada en los helipuertos de hospital no se provee. El color de la señal de hospital es rojo.

Punto 5.2.5.9 En las FATO no pavimentadas, la señal de perímetro es una línea continua de losetas planas a nivel del terreno.

Punto 5.2.5.10 En las FATO pavimentadas, la señal de perímetro es una línea continua.

Punto 5.2.7.1 En los helipuertos emplazados en hospitales no se proporciona una señal de punto de visada.

Punto 5.2.7.4 La señal de punto de visada consiste en un triángulo equilátero en líneas de trazos. El color de la señal de punto de visada siempre es blanco.

Punto 5.2.7.13.1 Se requiere una señal de eje de las calles de rodaje para helicópteros solamente en las calles de rodaje pavimentadas.

Punto 5.2.13.7 En las calles de rodaje para helicópteros no pavimentadas no se proveen balizas empotradas en el eje y se disponen balizas en los bordes.

Punto 5.2.14.5 Si la ruta de rodaje aéreo para helicópteros se ha de utilizar por la noche, las balizas de borde serán luces de conformidad con lo establecido para luces de borde de calles de rodaje para aeródromos.

Punto 5.2.16.1 Es norma proporcionar señales de guía de alineación de la trayectoria de vuelo en los helipuertos donde sea necesario o conveniente indicar las direcciones de trayectoria de aproximación y/o de salida disponibles.

Punto 5.3.5 Se mantiene la aplicación de las especificaciones de los sistemas de guía y alineación visual.

Punto 5.3.6 Se mantiene en la norma la aplicación de las especificaciones de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI y A-PAPI.

Punto 5.3.9.17 La altura máxima de las luces de perímetro de la TLOF puede ser de 25 cm en caso de FATO/TLOF coincidentes.

CAPÍTULO 6

Punto 6.2.1.3 En los helipuertos de superficie es norma disponer de medios primarios y agentes complementarios para la extinción de incendios.

Tabla 6-2. La cantidad de agua para la producción de espuma en helipuertos de superficie se basa en el cálculo de área crítica, sin modificar los regímenes de descarga de espuma.

Tabla 6-3. La cantidad de agua para la producción de espuma en helipuertos elevados se basa en el cálculo de área crítica, sin modificar los regímenes de descarga de espuma.

ANEXO 15 – Servicios de información aeronáutica

(Decimocuarta edición, julio de 2013)

CAPÍTULO 3

Párrafos 3.2.1, 3.2.3 y 3.2.5: No se implementan.

Párrafo 3.2.13: No se implementa.

Párrafo 3.5: Se aplica normativa interna, Ley de Tasas N° 13.041.

ANEXO 16 – Protección del medio ambiente

VOLUMEN I

En la República Argentina, el reglamento de aeronavegabilidad adoptado para los estándares de certificación de ruido es la FAR Parte 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 Volumen I serán, en caso de existir, las mismas que los Estados Unidos de Norteamérica notifiquen para la FAR Parte 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 la FAR Parte 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 Volumen II serán, en caso de existir, las mismas que los Estados Unidos de Norteamérica notifiquen para la FAR Parte 34

ANEXO 17 – Seguridad

(Segunda edición, marzo de 1997)

Las diferencias con respecto 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 mercancías peligrosas por vía aérea

(Tercera edición, julio de 2001)

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

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

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

ANEXO 19 – Gestión de la seguridad operacional

(Segunda edición, julio de 2016)

No existen diferencias.

PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Doc. 4444 – Gestión del tránsito aéreo

(Decimosexta 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 investiga como accidente.

CAPÍTULO 4

4.4.2.1.3 En el caso de que haya una demora de más de 30 minutos con 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

(Quinta edición, 2008)

Referencia del Doc. 7030 - Parte I

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