

SUPLEMENTO A LA AIP DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Dirección AFS: SABBYNYX dianac@anac.gob.ar	DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA DIRECCIÓN REGULACIÓN NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DEPARTAMENTO INFORMACIÓN AERONÁUTICA BALCARCE 290 (C1064AAF) – C.A.B.A. REPÚBLICA ARGENTINA	A 42 / 2024 11 de abril de 2024
---	---	---

A 42. MODIFICACIONES EN AIP VOL I GEN 1.7: DIFERENCIAS CON RESPECTO A NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI / CHANGES IN AIP VOL I GEN 1.7: DIFFERENCES WITH RESPECT TO ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

NOTA / NOTE: La información actualizada está resaltada en color gris / Updated information is highlighted in grey

ANEXO 6 – Operación de aeronaves Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones (Undécima edición, julio de 2018) CAPÍTULO 1 – DEFINICIONES Se agrega la definición “<i>Miembro de la tripulación auxiliar de cabina</i>”: 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. <i>Período de servicio de vuelo</i>: 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. <i>Piloto al mando</i>: 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. <i>Plan operacional de vuelo</i>: La reglamentación nacional emplea la expresión “realización normal” en lugar de “realización segura”. <i>Tiempo de vuelo</i>: La reglamentación nacional incluye la palabra “rodar”. “... que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para <u>rodar</u> y efectuar el despegue...” <i>Trabajos aéreos</i>: 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. CAPÍTULO 3 – GENERALIDADES 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. CAPÍTULO 4 – OPERACIONES DE VUELO	ANNEX 6 – Operation of Aircraft Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes (Eleventh Edition, July 2018) CHAPTER 1 – DEFINITIONS The definition of “<i>Cabin crew members</i>” has been added. Personnel to whom the operator assigns auxiliary duties on board. They are not part of the flight crew, but depend on the pilot in command of the aircraft. Additionally, the national regulations prescribe their scopes. <i>Flight service period</i>: The national regulations define it as well as “time of service”, and limits it to one (1) hour before the hour fixed by the operator for the crew members to be present at the starting place of the flight or series of flights until half an hour after it/they has/have finished. <i>Pilot-in-command</i>: The national regulations define it as “Aircraft Commander”. This is the term established by the Argentine Aeronautical Code. His/Her scope of responsibility applies no matter whether he/she activates or not the aircraft commands. <i>Operational flight plan</i>: The national regulations use the expression “normal performance” instead of “safe performance”. <i>Flight time</i>: The national regulations include the word “<u>taxi</u>” “... that the aircraft starts moving by its own force to <u>taxi</u> and take off, ...” <i>Aerial Work</i>: The national regulations determine that aerial work is the commercial exploitation of the aircraft in any manner with the only exception of the air transport service. CHAPTER 3 – GENERALITIES 3.3 The application of this rule does not affect the rights and duties assigned by the pertinent Aeronautical Authority with regard to the operation of aircraft. CHAPTER 4 – FLIGHT OPERATIONS
---	---

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.	4.1.2	Preferably, the pilot in command will submit the deficiency report at the first stop, if it is within the jurisdiction of the reported item. The report should be made by filling out and submitting the "Aeronautical Personnel Report". This rule does not exclude the direct notice from the aircraft in flight, when this action is necessary for the operation.
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.	4.2.1	Commercial air transport operations involving businesspeople or commercial societies without the enabling legal instrument issued by the pertinent authority shall not be authorized in the whole national territory.
4.2.2.2	Antes de su puesta en vigencia, dicho manual y sus enmiendas deberán haber sido aprobados por la Autoridad Aeronáutica competente.	4.2.2.2	Before entering into force, such manual and amendments shall have been approved by the pertinent Aeronautical Authority.
4.2.9	La reglamentación nacional prescribe un período de "seis" meses en lugar de "tres".	4.2.9	The national regulations specify a "six-month" period instead of a "three-month" period.
4.2.11	Las tarjetas de instrucciones deberán estar redactadas por lo menos en tres de los idiomas oficiales de la OACI: Idioma español, inglés y francés.	4.2.11	The instructions cards shall be written at least in three of the ICAO official languages. Spanish, English and French languages.
4.3.1 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).	4.3.1 c)	expresses: The service has been released according to the Argentine Airworthiness Regulations (DNAR) Parts 121.709, 135.443, 43.5 and 43.7 (e).
4.3.2	La reglamentación nacional prescribe un período de conservación de "seis" meses en lugar de "tres".	4.3.2	The national regulations prescribe a storage period of "six" months instead of one of "three".
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.	4.3.3.1	Additionally, the national regulations prescribe that the operational flight plan or a certified copy must remain in the place of departure.
4.3.4.1.1	Se considera que debe seleccionarse un aeródromo de alternativa post-despegue solamente cuando los mínimos de utilización estén por debajo.	4.3.4.1.1	The words "correspond or" are eliminated. It is considered that an alternate aerodrome shall be selected after takeoff only when the minima to be used is below the standards.
4.3.4.3	La reglamentación nacional prescribe la inclusión de al menos un aeródromo de alternativa para los vuelos IFR o VFR.	4.3.4.3	The national regulations prescribe the inclusion of at least one alternate aerodrome for IFR or VFR flights.
4.3.6	La reglamentación nacional reemplaza la palabra "aceite" por "lubricante".	4.3.6	The national regulations replace the word "oil" for "lubricant".
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.	4.3.7.2	A sign code may be used to keep the communication with the ground personnel when it may not be advisable to use the intercom due to thunderstorms. These measures of caution do not prevent the operator or the company providing the fuel to take some other measures.
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.	4.4.7	The national regulations prescribe that the instructions about operations do not exempt the Commander from the responsibility for requesting the corresponding air traffic control permit, if appropriate, before altering the flight plan.
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	4.5.4	The national regulations determine the Commander's obligation to write down in the onboard technical record all the aircraft information as a notification to the operator addressed to the technical organization of the company. Besides, the Commander shall verify whether there have been corrective actions, if necessary, regarding the aircraft information collected. If, in the

	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.		Commander's opinion, the absence of corrective actions does not affect security/safety, he/she will be able to start the flight under his/her own responsibility, and, when the flight comes to an end, the company must take the corrective actions. Likewise, the Commander's obligations are determined in the case of a birth or of a death, as well as with respect to all responsibilities that involve the aircraft security/safety.
4.6	La reglamentación nacional reemplaza la denominación "Encargado de operaciones de vuelo" por "Despachante de Aeronaves".	4.6	The national regulations replace the expression "Flight Operations Officer" for "Aircraft Dispatcher".
<i>CAPÍTULO 6 – INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN</i>		<i>CHAPTER 6 – AIRPLANE INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS</i>	
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.	6.2.2	The national regulations establish as an additional requirement that the aircraft shall be equipped with smoke masks and goggles to be used by the crew in case of an emergency.
6.3.2	Los registradores tipo IIA deberán poder conservar la información por lo menos durante las últimas 8 horas de su funcionamiento.	6.3.2	Type IIA recorders shall be able to keep the information for at least the last 8 hours of operation.
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.	6.3.3.2	Apart from the maximum takeoff mass parameters, the configuration for 10 or more passengers, excluding the pilots' seats, is added.
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.	6.3.4.1	Apart from the maximum takeoff mass parameters, the configuration for 10 or more passengers, excluding the pilots' seats, is added.
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.	6.3.5.1	Apart from the maximum takeoff mass parameters, the configuration for 10 or more passengers, excluding the pilots' seats, is added.
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.	6.13	This rule applies in those cases where it is required for the operation of the aircraft in certain aerodromes and times. The aerodromes with restrictions are specified in the Aeronautical Information Publication.
6.15.3	No aplicable.	6.15.3	Not applicable.
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.	6.18.1	In the Republic of Argentina, it is compulsory since 1 July 1999. Established by CRA Provision No. 141/1997.
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.	6.18.2	In the Republic of Argentina, it is compulsory since 1 July 2002 for those aeroplanes with a maximum certified takeoff mass over 5700 kg or that are authorized to transport more than 9 passengers. Established by CRA Provision No. 141/1997.
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.	6.19	With the exceptions granted by the competent Aeronautical Authority, since 1 July 2002, all aeroplanes operating above 3000 feet of height shall be equipped with a pressure altitude reporting transponder working in accordance with the pertinent provisions in ICAO Annex 10.
6.20	No aplicable.	6.20	Not applicable.
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.	6.21	In the Republic of Argentina, it is compulsory for those aircraft with turbine engines authorized to transport more than 30 passengers or a maximum payload of over 3400 kg.

Este requerimiento es obligatorio en la República Argentina a partir del mes de junio de 1993. CAPÍTULO 8 – MANTENIMIENTO DEL AVIÓN 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. 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. 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. CAPÍTULO 9 – TRIPULACIÓN DE VUELO DEL AVIÓN 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. 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. 9.4.4.1 Ningún explotador puede emplear una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto a menos que esa persona haya completado satisfactoriamente un control de eficiencia o un curso aprobado de instrucción en simulador según las RAAC Parte 121, Subparte 121.409, como se indica a continuación: 1) Para piloto al mando un control de eficiencia dentro de los 12 meses calendario precedentes y además, dentro de los 6 meses calendario precedentes, un control de eficiencia o instrucción en simulador. 2) Para todo otro piloto: i) Dentro de los 24 meses calendario precedentes un control de eficiencia o instrucción en simulador (LOS) bajo 121.409 y, ii) Dentro de los 12 meses calendario precedentes, un control de eficiencia o un curso de instrucción en simulador bajo 121.409	This requirement is compulsory in the Republic of Argentina since June 1993. CHAPTER 8 – AIRCRAFT MAINTENANCE 8.2.2 The national regulations prescribe that the services of maintenance and components shall be performed based on a maintenance plan approved by the competent Aeronautical Authority. 8.4.2 In the Republic of Argentina, the maintenance records listed in 8.4.1 must be kept by the aircraft operator at the time of selling it. This requirement is compulsory in the Republic of Argentina since June 1993. 8.7.6.2 The maintenance records belonging to the maintenance agencies must be kept until the work is repeated or replaced by another work or until one year after the work has been performed. For those aeroplanes operating in non-regular commercial air transport, the maintenance records shall be kept at least for a period of 5 years after the work has been made, with the exception of the general overhaul. This requirement is compulsory in the Republic of Argentina since June 1993. CHAPTER 9 – AIRCRAFT FLIGHT CREW 9.1.1 Additionally, the national regulations prescribe a minimum of crew members for twin-engine aircraft weighing less than 5700 kg. For those flights conducted under visual meteorological conditions and with daylight, only one pilot is required, but, under all other conditions, two pilots are necessary. 9.4.3.4 The national regulations establish that the records to be kept by the operator shall be verified and signed periodically by the inspectors assigned by the Aeronautical Authority. 9.4.4.1 No operator can hire a person and no person can work as a pilot, unless such person has completed satisfactorily an efficiency control or an approved course of instruction in a simulator, in accordance with Part 121, Subpart 121.409 of the RAAC, as indicated below: 1) For the pilot in command, an efficiency control within the 12 preceding calendar months, and in addition, within the 6 preceding calendar months, an efficiency control or an instruction in a simulator. 2) For the rest of the pilots: i) Within the 24 preceding calendar months, an efficiency control or an instruction in a simulator (LOS), in accordance with Subpart 121.409, and ii) Within the 12 preceding calendar months, an efficiency control or an instruction course in a simulator, in accordance with 121.409”
---	--

CAPÍTULO 10 – ENCARGADO DE OPERACIONES DE VUELO / DESPACHADOR DE VUELO La reglamentación nacional reemplaza esta denominación por la de “Despachante de Aeronaves”. CAPÍTULO 13 – SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 13.5 Adicionalmente, la reglamentación nacional prescribe sus alcances Parte II – Aviación general internacional – Aviones (Novena edición, julio de 2018) CAPÍTULO 1.1 – DEFINICIONES <i>Piloto al mando:</i> 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. <i>Trabajos aéreos:</i> 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. <i>Tiempo de vuelo:</i> La reglamentación nacional incluye la palabra “rodar”. “... que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para <u>rodar</u> y efectuar el despegue...” CAPÍTULO 4 – OPERACIONES DE VUELO 4.3.1 e) No se exige tarjeta de instrucciones de emergencia para los pasajeros. 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. 4.8 La reglamentación nacional reemplaza la palabra “aceite” por “lubricante”. 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. CAPÍTULO 6 – INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN 6.6 c) La reglamentación nacional exige dos baroaltímetros de precisión. 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. 6.6 Se requieren dos baroaltímetros de precisión. 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.	CHAPTER 10 – FLIGHT OPERATIONS OFFICER/FLIGHT DISPATCHER The national regulations replace this terminology for “Aircraft Dispatcher”. CHAPTER 13 – AVIATION SECURITY 13.5 Additionally, the national regulations prescribe the scopes. Part II – International General Aviation – Aeroplanes (Ninth Edition, July 2018) CHAPTER 1.1 – DEFINITIONS <i>Pilot- in-command:</i> The national regulations define this as “Aircraft Commander”. This is the way in which it is established in the Argentine Aeronautical Code. The scope of responsibility is applied no matter whether he/she activates or not the aircraft commands. <i>Aerial work:</i> The national regulations consider that aerial work is the commercial operation of aircraft in all forms with the exception of the air transport service. <i>Flight time:</i> The national regulations include the word “taxi” “... that the aircraft starts moving by its own force to <u>taxi</u> and take off, ...” CHAPTER 4 –FLIGHT OPERATIONS 4.3.1 e) The emergency instructions card for passengers is not a requirement. 4.7 If there is no alternate aerodrome specified, the national regulations require appropriate weather conditions at the aerodrome of destination for a VMC flight since two hours before and until two hours after the estimated time of arrival. 4.8 The national regulations replace the word “oil” for lubricant”. 4.8.1.1 a) The national regulations require the fuel and lubricant necessities to fly up to the planned destination and to extend the flight for over 30% of the estimated time for that stage, but the extension shall not be for less than 45 minutes. CAPÍTULO 6 – AIRPLANE INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS 6.6 c) The national regulations require two precision baroaltimeters. 6.1.3.1.1 c) 1) The national regulations require a seat or bunk for each person of over 3 years old. 6.6 Two precision baroaltimeters are required. 6.7 VFR flights are required to have the corresponding equipment for such type of flights, plus a variometer, a gyroscopic gauge of turns, a beacon, the lights required in Annex 2, instrument lighting, lantern and lights for the passengers’ compartment.
--	--

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. 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.	6.9.2 t is not required for aeroplanes with a maximum takeoff certified mass of 15000 kg or less authorized to transport 30 passengers or less. 6.12 The Argentine regulations have this requirement for aircraft with a national registration mark; since 1 July 2000, for aeroplanes type-certificated in the transport category or in the commuter category; and, since 1 July 2002, for the rest of the general aviation aeroplanes. Exceptions: – gliders, motor gliders and manned free balloons; – aircraft built by amateurs from a kit; – ultralight vehicles; – general aviation aircraft in training operations, within a radius of 50 NM of the airport from where such operation has started; – aircraft performing operations related to the design and to flight testing; – new aircraft while they perform operations related to their manufacturing, preparation or delivery; – aircraft performing flight operations concerning the release of insects, aerial application of chemical products and other substances for agricultural purposes; – aircraft certificated by the Argentine Airworthiness Authority for research and development purposes; – aircraft being used to demonstrate compliance with the regulations, crew members training, air shows, air racing or marketing studies; – aircraft during any time in which the ELT has been temporarily removed for purposes of inspection, repair, modification or replacement, subject to certain conditions specified in the corresponding regulation.
Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros (Novena edición, julio de 2018) <u>SECCIÓN I</u> CAPÍTULO 1 – DEFINICIONES <i>Piloto al mando:</i> 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. <u>SECCIÓN II</u> CAPÍTULO 4 – INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL HELICÓPTERO 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.	Part III – International Operations – Helicopters (Ninth Edition, July 2018) <u>SECTION I</u> CHAPTER 1 – DEFINITIONS <i>Pilot-in-command:</i> The national regulations define this term as “Aircraft Commander”. This is the way in which it is established in the Argentine Aeronautical Code. The scope of his/her responsibility is applied no matter whether he/she activates or not the aircraft commands. <u>SECTION II</u> CHAPTER 4 – HELICOPTER INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS 4.3.1.6 The requirement of having a CVR installed is for those turbine-powered helicopters configured for 6 or more passengers, or with an equivalent maximum payload, and where two pilots are required; and the requirement of having a FDR installed is for those turbine-powered helicopters configured for 10 or more passengers. This requirement is compulsory in the Republic of Argentina since October 1992.

Este requerimiento es obligatorio en la República Argentina a partir del mes de octubre de 1992. 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. 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. 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. 4.16 No aplicable. Se encuentra en estudio la fecha de aplicación. 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. <i>Quedan exceptuados:</i> – 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. <u>SECCIÓN III</u>	4.3.4.2 The requirement of having a voice recorder installed is compulsory for those turbine-powered helicopters configured for 6 or more passengers, or with an equivalent maximum payload where two pilots are required operating in the Republic of Argentina since 11 October 1995 This requirement was established in the Republic of Argentina since October 1992. 4.3.5 The requirement of having a voice recorder installed is compulsory for those turbine-powered helicopters configured for 6 or more passengers, or with an equivalent maximum payload where two pilots are required operating in the Republic of Argentina since 11 October 1995. This requirement was established in the Republic of Argentina since October 1992. 4.15 The requirement of a transponder equipment is compulsory since 1 July 2002 for those helicopters flying above 900 meters of height and with a maximum certified takeoff weight over 5700 kg or configured for 10 or more passengers. This was established by CRA Provision No. 141/1997. 4.16 Not applicable. The date of applicability is under study. 4.7 The Argentine regulations require this for aircraft with a national registration mark since 1 July 2000 for aircraft type-certificated in the transport category or in the commuter category. Exceptions: – aircraft built by amateurs from a kit; – ultralight vehicles; – general aviation aircraft in training operations, within a radius of 50 NM of the airport from where such operation has started; – aircraft performing operations related to the design and to flight testing; – new aircraft while they perform operations related to their manufacturing, preparation or delivery; – aircraft performing flight operations concerning the release of insects, aerial application of chemical products and other substances for agricultural purposes; – aircraft certificated by the Argentine Airworthiness Authority for research and development purposes; – aircraft being used to demonstrate compliance with the regulations, crew members training, air shows, air racing or marketing studies; – aircraft during any time in which the ELT has been temporarily removed for purposes of inspection, repair, modification or replacement, subject to certain conditions specified in the corresponding regulation. <u>SECTION III</u>
---	---

CAPÍTULO 2 – OPERACIONES DE VUELO	CHAPTER 2 – FLIGHT OPERATIONS
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.	2.6.2.2 a) at a cloud base height of at least 1000 FT, and b) a minimum visibility of 5 km.
2.8 La reglamentación nacional reemplaza la palabra “aceite” por “lubricante”.	2.8 The national regulations replace the word “oil” for “lubricant”
CAPÍTULO 4 – INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL HELICÓPTERO	CHAPTER 4 – HELICOPTER INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS
4.9 No son requeridos para helicópteros que operen en aviación general.	4.9 Not required for helicopters operating in general aviation.
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.	4.10 As of 1 July 2002, the Argentine regulations require this for helicopters with a national registration mark. Exceptions: – helicopters built by amateurs or from a kit; – ultralight vehicles; – general aviation aircraft in training operations, within a radius of 50 NM of the airport from where such operation has started; – aircraft performing operations related to the design and to flight testing; – new aircraft while they perform operations related to their manufacturing, preparation or delivery; – aircraft performing flight operations concerning the release of insects, aerial application of chemical products and other substances for agricultural purposes; – aircraft certificated by the Argentine Airworthiness Authority for research and development purposes; – aircraft being used to demonstrate compliance with the regulations, crew members training, air shows, air racing or marketing studies; – aircraft during any time in which the ELT has been temporarily removed for purposes of inspection, repair, modification or replacement, subject to certain conditions specified in the corresponding regulation.
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 N° 141/97.	4.11 As of 1 July 2002, the transponder equipment is compulsory for helicopters flying above 9000 meters of height and with a maximum certified takeoff weight over 5700 kg or configured for 10 or more passengers. Established by CRA Provision No. 141/1997.

Modifica / *This changes*: AMDT AIP 3 / 2022 (Vigencia: 3 de noviembre de 2022 / *Validity*: 3 November 2022).

Afecta / <i>This affects</i> :	AIP VOL I (GEN).
Vigencia / <i>Validity</i> :	Permanente / <i>Permanent</i>

ACTUALICE SU DOCUMENTACIÓN /
UPDATE YOUR DOCUMENTS