

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

Las AIP, Suplementos, y (AIC), no incluyen textos en inglés.

### **ANEXO 1 LICENCIAS AL PERSONAL (9a. Edición Julio de 2001)**

#### **CAPITULO 2**

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

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

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

## Capítulo 1

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

*Autoridad competente:*

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

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

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

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

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

## Capítulo 3

- 3.2.2.2: Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia su derecha, “dejando entre ambas por lo menos 150 metros”. Se establece una distancia mínima a mantener con respecto a la otra aeronave (91.113).
- 3.2.2.3: 1º)...cederán el paso a los dirigibles, planeadores, aerodeslizadores y globos.  
2º)...cederán el paso a los planeadores, aerodeslizadores y globos.  
3º)...cederán el paso a los aerodeslizadores y globos.  
4º) Los aerodeslizadores cederán el paso a los globos.  
Se incluyó la figura de los aerodeslizadores (parapentes, alas delta o similares). (91.113).
- 3.2.4: a) la aeronave este provista de doble comando en completo funcionamiento, “y existan condiciones meteorológicas de vuelo visual y la operación se desarrolle sujeta al VFR”.  
Se exige estas condiciones meteorológicas para compensar la visibilidad reducida del piloto de seguridad o el mayor tiempo que requerirá el piloto que lleva los mandos para orientarse después de haber dedicado toda su atención a los instrumentos de vuelo. (91.109).
- 3.3.1.4 Para los vuelos proyectados como controlados desde su comienzo, el plan de vuelo deberá presentarse por lo menos 45 minutos antes de la hora prevista de fuera calzos (EOBT).  
Para los vuelos controlados, el plan de vuelo se transmitirá en vuelo con una anticipación mínima, respecto al momento en que se calcula se iniciará la operación, de 10 minutos si la transmisión es directa, y de 20 minutos si exigiera retransmisión. (91.153)
- 3.9 (Ver Tabla VFR) No se han establecido espacios aéreos Clase E.  
No se establecen mínimas para el espacio aéreo Clase F ya que el espacio aéreo con servicio asesor de tránsito aéreo solo se ha establecido por encima de FL 245. (91.155)
- 4.2 a ) Los vuelos VFR no pueden realizarse con techo de nubes inferior a los 1000 pies respecto a la superficie terrestre.  
Se ha tenido en cuenta que la aeronave debe mantener 500 pies de altura respecto a la superficie terrestre y 500 pies de separación vertical con las nubes. (91.155)
- 4.5 El vuelo VFR se realiza exclusivamente desde FL 195 hacia abajo. (91.150)

TABLA VFR

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

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

### ANEXO 3 METEOROLOGÍA (16a. Edición Julio 2007)

#### Capítulo 1 – Definiciones:

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

**Estación de Radio de Control Aeroterrestre:** Se denomina "Estación Aeronáutica"

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

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

**Visibilidad:** No se sigue la práctica correspondiente a b) para determinar la Visibilidad. No fue implementado dicho sistema.

**Visibilidad Reinante:** No se aplica el concepto de "Visibilidad Reinante". Se prioriza en caso de visibilidad reducida el concepto de visibilidad por sectores, más representativo para las operaciones aéreas.

- **Párrafo 4.1.3:** No se expiden observaciones especiales acerca de cambios del RVR. Las variaciones de RVR son informadas verbalmente a las aeronaves en vuelo a través de los operadores de la torre de control de aeródromo en base a lo observado en los repetidores del sistema RVR disponibles en la misma.

- **Párrafo 4.3.2. a):** Se proporcionan informes locales ordinarios, llamados localmente AEROMET en el formato de la Tabla A3-1, salvo en lo que respecta al grupo de nubes donde se adoptó para su confección la discriminación detallada de la cantidad de cielo cubierto en octavos, el tipo de nubes según la clasificación mundial y la altura de su base en pies. Asimismo en los aeródromos controlados, el controlador proporciona verbalmente la información de viento y altimétrica en las operaciones de despegue y aterrizaje. Para los vuelos locales se prioriza la información más detallada del grupo de nubes tal como se detalla en la diferencia a los efectos de que sirvan a su vez para vuelos locales de aeronaves de menor porte que utilizan condiciones meteorológicas de vuelo visual.

- **Párrafo 4.4.2.a):** No se proporciona informes especiales locales. a) Las variaciones notables de las condiciones meteorológicas son informadas verbalmente a las aeronaves en vuelo a través de los operadores de la torre de control de aeródromo, hasta tanto reciban por parte de la Oficina Meteorológica asociada el SPECI correspondiente.

- **Párrafo 4.4.2.b):** Los criterios para la confección de los informes especiales en clave SPECI son determinados de acuerdo con los mínimos meteorológicos establecidos por la autoridad aeronáutica para cada aeródromo. b) Los criterios para la confección de los informes SPECI son determinados por acuerdos realizados a través de la coordinación de las autoridades ATS y MET para cada aeródromo.

- **Párrafo 4.6.3.2.a):** No se dispone de RVR en algunos aeródromos de categoría I. No se dispone en la actualidad de los recursos financieros necesarios para su implementación, los cuales ya fueron solicitados.

**Capítulo 6 - Párrafo 6.3.1:** No se realizan pronósticos de aterrizaje en forma regular, solo los emite a requerimiento de los usuarios. No son requeridos en forma regular por los explotadores de vuelo.

**Capítulo 6 - Párrafo 6.4.1:** No se realizan pronósticos de despegue en forma regular, solo los emite a requerimiento de los usuarios. No son requeridos en forma regular por los explotadores de vuelo.

**Capítulo 6 - Párrafo 6.4.4:** No se realizan pronósticos de despegue en forma regular, solo los emite a requerimiento de los usuarios. No son requeridos en forma regular por los explotadores de vuelo.

**Capítulo 6 - Párrafo 6.5.2:** No se expide información AIRMET ni GAMET, en su reemplazo se utiliza a nivel Nacional para vuelos a baja altura pronósticos de área denominados PRONAREA que son emitidos cada 12 horas con períodos de validez de 12 horas y actualizaciones cada 6 horas. Constan de una descripción de fenómenos significativos en superficie, isoterma de 0 °C, engelamiento, tropopausa y vientos máximos, turbulencia, Jet Stream, viento y temperatura en altitud desde FL 030 al FL 360, y pronóstico discriminados por cada una de las Regiones de Información de Vuelo (FIRs). Para los vuelos locales se prioriza la información más detallada de las condiciones de vuelo reinantes en cada una de las Regiones de Vuelo a los efectos de que sirvan a su vez para vuelos locales de aeronaves de menor porte que utilizan condiciones meteorológicas de vuelo visual. Los detalles de la misma están publicados en el AIP de Argentina.

**Capítulo 6 - Párrafo 6.5.3:** No se expide información AIRMET ni GAMET, en su reemplazo se utiliza a nivel Nacional para vuelos a baja altura pronósticos de área denominados PRONAREA que son emitidos cada 12 horas con períodos de validez de 12 horas y actualizaciones cada 6 horas. Constan de una descripción de fenómenos significativos en superficie, isoterma de 0 °C, engelamiento, tropopausa y vientos máximos, turbulencia, Jet Stream, viento y temperatura en altitud desde FL 030 al FL 360, y pronóstico discriminados por cada una de las Regiones de Información de Vuelo (FIRs). Para los vuelos locales se prioriza la información más detallada de las condiciones de vuelo reinantes en cada una de las Regiones de Vuelo a los efectos de que sirvan a su vez para vuelos locales de aeronaves de menor porte que utilizan condiciones meteorológicas de vuelo visual. Los detalles de la misma están publicados en el AIP de Argentina.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.2.1:** No se expide información AIRMET ni GAMET, en su reemplazo se utiliza a nivel Nacional para vuelos a baja altura pronósticos de área denominados PRONAREA que son emitidos cada 12 horas con períodos de validez de 12 horas y actualizaciones cada 6 horas. Constan de una descripción de fenómenos significativos en superficie, isoterma de 0 °C, engelamiento, tropopausa y vientos máximos, turbulencia, Jet Stream, viento y temperatura en altitud desde FL 030 al FL 360, y pronóstico discriminados por cada una de las Regiones de Información de Vuelo (FIRs). Para los vuelos locales se prioriza la información más detallada de las condiciones de vuelo reinantes en cada una de las Regiones de Vuelo a los efectos de que sirvan a su vez para vuelos locales de aeronaves de menor porte que utilizan condiciones meteorológicas de vuelo visual. Los detalles de la misma están publicados en el AIP de Argentina.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.2.2:** No se expide información AIRMET ni GAMET, en su reemplazo se utiliza a nivel Nacional para vuelos a baja altura pronósticos de área denominados PRONAREA que son emitidos cada 12 horas con períodos de validez de 12 horas y actualizaciones cada 6 horas. Constan de una descripción de fenómenos significativos en superficie, isoterma de 0 °C, engelamiento, tropopausa y vientos máximos, turbulencia, Jet Stream, viento y temperatura en altitud desde FL 030 al FL 360, y pronóstico discriminados por cada una de las Regiones de Información de Vuelo (FIRs). Para los vuelos locales se prioriza la información más detallada de las condiciones de vuelo reinantes en cada una de las Regiones de Vuelo a los efectos de que sirvan a su vez para vuelos locales de aeronaves de menor porte que utilizan condiciones meteorológicas de vuelo visual. Los detalles de la misma están publicados en el AIP de Argentina.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.2.3:** No se expide información AIRMET ni GAMET, en su reemplazo se utiliza a nivel Nacional para vuelos a baja altura pronósticos de área denominados PRONAREA que son emitidos cada 12 horas con períodos de validez de 12 horas y actualizaciones cada 6 horas. Constan de una descripción de fenómenos significativos en superficie, isoterma de 0 °C, engelamiento, tropopausa y vientos máximos, turbulencia, Jet Stream, viento y temperatura en altitud desde FL 030 al FL 360, y pronóstico discriminados por cada una de las Regiones de Información de Vuelo (FIRs). Para los vuelos locales se prioriza la información más detallada de las condiciones de vuelo reinantes en cada una de las

Regiones de Vuelo a los efectos de que sirvan a su vez para vuelos locales de aeronaves de menor porte que utilizan condiciones meteorológicas de vuelo visual. Los detalles de la misma están publicados en el AIP de Argentina.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.4.1:** No se emiten Avisos de Cizalladura del Viento. No se dispone en la actualidad de instrumental necesario para su detección. Solo se emiten si existe una notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.4.2:** No se emiten Avisos de Cizalladura del Viento. No se dispone en la actualidad de instrumental necesario para su detección. Solo se emiten si existe una notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.4.3:** No se emiten Avisos de Cizalladura del Viento. No se dispone en la actualidad de instrumental necesario para su detección. Solo se emiten si existe una notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

**Capítulo 7 - Párrafo 7.4.4:** No se emiten Avisos de Cizalladura del Viento. No se dispone en la actualidad de instrumental necesario para su detección. Solo se emiten si existe una notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

**Capítulo 11 - Párrafo 11.5:** No está implementado el sistema D-VOLMET. No se dispone en la actualidad de los recursos financieros necesarios para su implementación, los cuales ya fueron solicitados.

**Capítulo 11 - Párrafo 11.6.1:** No se realizan radiodifusiones VOLMET. No se dispone en la actualidad de los recursos financieros necesarios para su implementación.

**Capítulo 11 - Párrafo 11.6.2:** No se realizan radiodifusiones VOLMET. No se dispone en la actualidad de los recursos financieros necesarios para su implementación.



#### **ANEXO 4 CARTAS AERONÁUTICAS (10a. Edición Julio 2001)**

##### Capítulo 2

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

##### Capítulo 7

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

##### Capítulo 8

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

##### Capítulo 9

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

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

##### Capítulo 10

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

##### Capítulo 11

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

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

No hay diferencias

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

*Capítulo 1 –*

*Definiciones:*

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

*Adicionalmente la reglamentación nacional prescribe sus alcances*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Idioma español, inglés y francés.

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

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

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

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

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

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

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

*Párrafo 4.3.7.2:* Podrá utilizarse código de señales para mantener comunicación con el personal de tierra cuando no sea aconsejable utilizar el 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 asentado en el registro técnico de a bordo, las novedades de la aeronave, como notificación al explotador y con destino a la organización técnica de la compañía. Asimismo, el Comandante deberá verificar si dichas novedades han tenido acción correctiva. Cuando a juicio de éste las novedades no subsanadas, no afecten la seguridad, podrá iniciar el vuelo bajo su responsabilidad, debiendo la compañía propietaria, al término del vuelo adoptar las medidas correctivas. Asimismo, se determinan las obligaciones del Comandante en casos de nacimientos o defunciones como también aquellas responsabilidades inherentes a la seguridad de la aeronave.

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

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

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

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

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

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

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

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

*Párrafo 6.15.3* No aplicable.

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

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

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

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

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

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

*Párrafo 6.20:* No aplicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo 10.

Encargado de operaciones de vuelo / Despachador de Vuelo.

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

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

## **Parte 2 - Aviación General Internacional - Aviones** **(5a. Edición Julio 1995)**

Capítulo 1 –

*Definiciones:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Se exceptúan a:*

- planeadores, motoplaneadores y globos libres tripulados.
- aeronaves construidas por aficionados o a partir de kits.
- ultralivianos.
- aeronaves de aviación general en operaciones de entrenamiento, dentro de un radio de 50 NM del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado.
- aeronaves que realicen operaciones que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo.
- aeronaves nuevas mientras realicen operaciones relacionadas con su fabricación, preparación o entrega.
- aeronaves que realicen operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas.

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

### Parte 3 - Operaciones Internacionales - Helicópteros

(3a. Edición Julio 1995)

#### Capítulo 1

##### Definiciones:

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

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

##### SECCIÓN II:

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

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

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

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

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

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

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

*Establecido por Disposición N° 141/97 CRA*

*Párrafo 4.16:* No aplicable.

Se encuentra en estudio la fecha de aplicación.

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

*Se exceptúan a:*

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

##### SECCIÓN III:

*Párrafo 2.6.2.2:* a) a una altura de base de nubes de por lo menos 1000 FT; y  
b) una visibilidad mínima de 5 km.

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

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

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

Se exceptúan a:

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

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

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

## **ANEXO 7 MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRICULAS DE LAS AERONAVES**

**(5a. Edición Julio 2003)**

### **Capítulo 1**

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

### **Capítulo 6**

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

### **Capítulo 8**

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

## **ANEXO 8 AERONAVEGABILIDAD**

**(9a. Edición Julio 2001)**

### **PARTE III – AVIONES GRANDES**

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

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

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

### **Capitulo 8 Instrumento y equipo**

8.4.1 *La OACI requiere que los aviones que operan en el área de movimiento de un aeropuerto tengan luces de intensidad, colores, hases de cobertura y otras características tales que suministra el personal de tierra de tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas en las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una coalición .El Reglamento de Aeronavegabilidad de la Republica 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 Republica Argentina no se tiene en cuenta el efecto de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos. Sin embargo, se tiene en cuenta la visibilidad para otros pilotos y el efecto de luces sobre la tripulación de vuelo.*

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

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

### **Capitulo 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 Republica Argentina con capacidad para transportar 10 o más pasajeros. Sin embargo no existe un requisito similar para el techo y piso de cabina*

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

#### **Capitulo 4 Diseño y construcción**

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

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

4.2.g) *La OACI requiere un sistema de extinción de incendios para cada compartimiento de carga accesible a los miembros de la tripulación en un avión de transporte de pasajeros. En la Republica 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 Republica Argentina no existe un requisito específico que considere los efectos de la explosión o incendio causado por bombas.*

4.2. i) *En la Republica Argentina no existe este requisito.*

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

6.4.1 *La OACI requiere que los aviones que operan en el área de movimiento de un aeropuerto tengan luces de intensidad, colores, hases de cobertura y otras características tales que suministra el personal de tierra de tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas en las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una coalición .El Reglamento de Aeronavegabilidad de la Republica 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 Republica Argentina no se hace referencia al efecto de las luces de la aeronave sobre observadores externos .Sin embargo, si se menciona la visibilidad para los pilotos y el efecto de las luces sobre la tripulación de vuelo.*

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

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

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

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

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

**PARTE IV HELICOPTEROS**

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

**Capítulo 2 Vuelo**

2.2.3.1-2.2.3.1.1-2.2.3.1.4 En la Republica Argentina se adopto solo este requerimiento para helicópteros de categoría A.

**Capítulo 6 Sistema del rotor y de transmisión de potencia e instalacion 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 maxima declarada .En la Republica Argentina no requiere la demostración de la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor. Como el nivel de certidumbre para los helicópteros de categoría de transporte y normal es diferente, solo se reuiere la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor para los helicópteros de categoría A y B .( Parte 29) y los helicópteros normales de categoría A (Parte 27).

**Capítulo 5 Motores**

7.4.2 Esta disposición reuquiere la necesidad de apagar o reducir la intensidad de las luces de destellos. En la Republica Argentina existen intensidades minimas aceptables que se prescribe para las luces de la aviación y las luces anticollisión.No es posible reducirlas por debajo de esos niveles

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

**PARTE V AVIONES PEQUEÑOS**

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

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

**Capítulo 2 Vuelo**

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

**Capítulo 3 Estructura**

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

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

No existen diferencias.

**ANEXO 10 TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS  
(6a. Edición Octubre de 2001)****Volumen I – RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION****CAPÍTULO 3. Especificaciones relativas a las radioayuda para la navegación**

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

3.1.3.2.1 Se agrega una nota indicando que a partir del 1 ENE 07, la tolerancia de frecuencia no excederá de  $\pm 0,001\%$

3.1.3.5.3.7 No debe utilizarse el Localizador para comunicaciones radiotelefónicas.

3.1.3.8.1 a 3.1.3.8.3.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

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

3.1.4.3 No aplicable. Ya se encuentra en vigencia.

3.1.4.4 No aplicable. Ya se encuentra en vigencia.

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

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

3.3.8.3 No aplicable. Ya se encuentra en vigencia.

3.3.8.4 No aplicable. Ya se encuentra en vigencia.

3.5.1 Las definiciones son iguales, excepto que 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 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS.

3.5.2.6 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS.

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

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

3.5.3.1.2.2 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS.

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

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

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

3.5.3.1.3.4.3 – 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 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 no se hace referencia al MLS

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

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

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

3.5.3.6.4 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS

3.5.3.6.5.1 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS

3.5.3.6.5.2 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS

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

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

3.5.3.7.2 – 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 no se hace referencia al DME/P

3.5.4.1.4.1 Las definiciones son iguales, excepto que 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 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 no se hace referencia al DME/P

3.5.4.2.3.2 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al DME/P

3.5.4.2.3.3 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al MLS

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

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

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

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

3.5.4.2.6.5 Las definiciones son iguales, excepto que 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 no se hace referencia al DME/P

- 3.5.4.4.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.4.2.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.4.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.4.3.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.5.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.5.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.5.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.5.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.5.5 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.6.1 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al DME/P.
- 3.5.4.6.2 Las definiciones son iguales, excepto que 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 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.4.7.3.5 Las definiciones son iguales, excepto que no se hace referencia al DME/P.
- 3.5.5.1.3 Las definiciones son iguales, excepto que 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 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.2.5 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.2.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.2.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.3.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.4.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.3.5.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.4.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.4.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.4.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.4.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.5.5.4.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.2.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.3.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.3.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.1.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.1.1.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.1.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.1.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.1.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.3.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 3.11.4.3.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.





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

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

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

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

### **CAPITULO 1. Definiciones**

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

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

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

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

4.4.2.1.1.2.1 - 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 4.4.13.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.13.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.13.5 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.14.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.2.2.6 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.2.2.6.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.2.2.6.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.2.2.6.2.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.3.6 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.3.7 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.3.8 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.3.9 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.5 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.15.5.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.16.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.16.2.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.16.2.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.16.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.17 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.17.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.17.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.17.3 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 4.4.17.3.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

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

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

*Párrafos 5.2.1.6.2.2.2. - 5.2.1.7 Transmisión de mensajes a aeronaves:* Los mensajes transmitidos por la ACFT y recibidos por una estación aeronáutica para su retransmisión a una aeronave serán transmitidos a ésta precedidos por una llamada.

Ej.: ARGENTINA TRES CERO UNO BUENOS AIRES Texto, texto etc.

*Párrafo 5.2.1.7.1.2* Cuando una estación aeronáutica brinda dos o más servicios en un mismo canal de radiofrecuencia y posición de operación en la oficina o dependencia responsable de estos, en las comunicaciones radiotelefónicas se identificará 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, estos se identificarán precedidos por el nombre del lugar de la siguiente forma:

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

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

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

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

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

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

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

- 5.2.1.9.3 – Al finalizar la transmisión se dice “FIN DE MENSAJE”.
- 5.2.2.1.4 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 5.2.2.1.4.1 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.
- 5.2.3.1.4.2 – No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina.

*Párrafo 5.2.4. Sistema de llamada selectiva "SELCAL":* El sistema de llamada selectiva, conocido como "SELCAL". no se autoriza en el servicio móvil aeronáutico de la RSPV.

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

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

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

##### **CAPITULO 1. Definiciones**

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

##### **CAPITULO 2. Frecuencias de Socorro**

2.2.2 – *Incluye un grafico explicativo de las frecuencias en uso para operaciones de búsqueda y salvamento.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **ANEXO 11 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Decimotercera edición – julio de 2001)**

#### **GRADO DE APLICACIÓN NACIONAL**

##### **Capítulo 1**

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

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

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

*Límite de Autorización:* Se utiliza el término "Límite de Permiso". Mantiene el mismo significado.

*Piloto al Mando:* Se utiliza el término "Comandante de Aeronave" y se lo define como el piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave. Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17285 (Código Aeronáutico). Su alcance de responsabilidad se aplica accione o no los mandos de la aeronave.

##### **Capítulo 2**

2.1.2 Se aplican las normas y procedimientos en forma idéntica con espacio aéreo territorial de la República Argentina. La República Argentina aceptó por acuerdos internacionales de navegación aérea suministrar ATS y SAR sobre alta mar en espacios aéreos correspondientes a la FIR de su jurisdicción.

2.7.1 No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina. Aún no se ha establecido un acuerdo regional para la aplicación del método de navegación basada en la performance.

2.7.3 No está siendo aplicado en la actualidad en jurisdicción argentina. Aún no se ha establecido un acuerdo regional para la aplicación del método de navegación basada en la performance.

2.16.1 Argentina se allana a los arreglos que los explotadores quieran realizar para obtener la información de que se trata, presupuesta como servicio adicional y por lo tanto sujeta a procedimientos especiales convenidos.

2.19.3 Se utilizan otros métodos de evaluación.

### Capítulo 3

3.7.3.2 CPDLC no se aplica aún en jurisdicción nacional.

3.7.5.1 En desarrollo.

4.3.4.6 Sólo en algunos aeródromos se transmite en inglés. El mensaje ATIS se transmite en idioma español e inglés en aquellos aeropuertos donde se ha publicado que se realizan las operaciones en ambos idiomas.

### Capítulo 6

6.2.2.3.3 Sólo se realiza entre sectores adyacentes del mismo centro de control. No se ha implementado la transferencia automática de datos entre centros de control.

6.2.2.3.5 No implementado.

6.2.2.3.7 No implementado.

### Capítulo 7

7.1.3.6 No se emiten avisos de cizalladura del viento, solo se emiten si existe una notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

7.1.4.6 No se emiten avisos de cizalladura del viento, solo se emiten si existe una notificación por parte de las tripulaciones de vuelo en las fases de aterrizaje y despegue.

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

### Capítulo 1

#### Definiciones:

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

Concordancia con el nombre utilizado en la Ley 17.285 (Código Aeronáutico). Su alcance de responsabilidad se aplica accione o no los mandos de la aeronave.

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

### Capítulo 1

#### Definiciones:

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

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

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

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

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

### Capítulo 2

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

### Capítulo 8

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



## ANEXO 14 AERÓDROMOS Volumen I (Enmienda numero 10)

## **Capítulo I**

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

## **Capítulo II**

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

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

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

*Punto 2.9.5:* Se facilitara la información sobre las características de rozamiento en la superficie de la pista cuando se encuentren por debajo del nivel mínimo, especificando el / los lugares y valores de las mediciones.

## **Capítulo III**

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

*Punto 3.5.4:* En los aeródromos con barreras de arresto para aeronaves militares la RESA se proveerá en longitud conforme a norma pero con el ancho de la pista.

*Punto 3.9.6:* La distancia libre entre las ruedas exteriores del tren principal y el borde del pavimento en las curvas, para aeronaves clase F debería ser de 7,5 mts.

## **Capítulo V**

*Punto 5.3.16.7:* Las luces de eje de calle de rodaje alternativas de color verde / amarillo, solo se utilizaran para indicar las calles de salida rápida.

*Punto 5.5.2.1:* Los límites de una pista sin pavimentar se indicaran por medio de balizas planas en todos los casos.

*Punto 5.5.5.1:* Se proporcionaran balizas de borde de calle de rodaje en calles de rodaje sin pavimentar.

*Punto 5.5.5.3:* Las balizas de borde de calle de rodaje sin pavimentar serán planas al igual que en los bordes de pista y de color amarillo.

*Punto 5.5.6.1:* No se exigirán balizas de eje de calle de rodaje en aquellas cuyo número de clave sea 1 o 2 y que estén provistas de balizas de borde de calle de rodaje.

*Punto 5.5.6.2:* No se exigirán balizas de eje de calle de rodaje en aquellas cuyo número de clave sea 3 o 4 y que estén provistas de balizas de borde de calle de rodaje.

## **Capítulo VI**

*Punto 6.3.7:* Si el objeto es extenso o si la altura sobre el nivel del terreno circundante excede de 45 m. Las luces de obstáculos a utilizar serán de media intensidad tipo B, cuya intensidad deberá ser de 1.600 cd., Estas según indicación de la autoridad aeronáutica deberán utilizarse solas, o en combinación con luces de obstáculos de baja intensidad.

*Punto 6.3.8:* Para indicar la presencia de un objeto si su altura sobre el nivel del terreno circundante excede de 150 m y estudios aeronáuticos indican que dichas luces son esenciales para reconocer el objeto durante el día, se utilizaran luces de obstáculos de media intensidad tipo B, cuya intensidad deberá ser de 20.000 cd.:

*Punto 6.3.13:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstáculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.17:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstáculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.18:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstáculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.19:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstáculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.20:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstáculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.24:* Las luces de obstáculos de baja intensidad tipo B, cuya intensidad menor de 32,5 cd de luz roja.

*Punto 6.3.30:* Se utilizaran luces de obstáculos de media intensidad tipo B, cuya intensidad deberá ser de 1.600 cd.

*Punto 6.3.31:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstáculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.32:* Se aplica una reglamentación nacional para indicar la presencia de objetos y obstaculos con luces de baja, media y alta intensidad.

*Punto 6.3.34:* Las luces de obstáculos de alta intensidad, pueden ser de 20.000 cd. De día y 4.000 cd de noche.

## **Volumen II (Enmienda numero 4)**

### **Capítulo II**

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

*Punto 2.3.1:* No se exige con la exactitud requerida.

*Punto 2.3.2:* No se exige con la exactitud requerida.

### **Capítulo IV**

*Punto 4.2.8:* Los helipuertos de superficie tendran por lo menos dos superficies de ascenso en el despegue y de aproximación, separadas por 90° como mínimo.

En aquellos casos que se presenten características especiales del entorno y se determine a traves de un estudio aeronáutico que una divergencia menor a 90° entre las puperficies de ascenso en el despegue y de aproximación permita desarrollar operaciones con un nivel de seguridad operacional aceptable, esta divergencia podra ser menor.

En los helipuertos sanitarios de superficie se establecerá como mínimo una superficie de ascenso en el despegue y de aproximación.

*Punto 4.2.11:* Los helipuertos elevados tendrán por lo menos dos superficies de ascenso en el despegue y de aproximación, separadas por 90° como mínimo.

En aquellos casos que se presenten características especiales del entorno y se determine a traves de un estudio aeronáutico que una divergencia menor a 90° entre las puperficiesde ascenso en el despegue y de aproximación permita desarrollar operaciones con un nivel de seguridad operacional aceptable, esta divergencia podrá ser menor.

En los helipuertos sanitarios elevados se establecerá como minimo una superficie de ascenso en el despegue y de aproximacion.

### **Capítulo V**

*Punto 5.2.2.3:* La señal de identificacion de helipuerto, salvo la de helipuertos en hospitales, consistirá en la letra "H", de color blanco, adicionándose una señal de punto de visada consistente en un triángulo equilátero en líneas de trazos blancas, con la bisectriz de uno de los ángulos alineada con la dirección de aproximación preferida.

*Punto 5.3.83.13:* Las luces de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial en helipuertos, seran luces omnidireccionales fijas de color amarillo.

## **ANEXO 15 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (12a. Edición Julio 2004)**

### **Capítulo 3**

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

*Párrafo 3.2.13:* No se implementa.

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

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

### **Volumen I**

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

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

## **Volumen II**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Doc. 4444 – GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (Decimacuarta Edición – 2001)**

#### **Capítulo 1**

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

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

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

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

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

*Centro de información de vuelo:* No se han establecido centros de información de vuelo en la República Argentina. El servicio de información de vuelo y servicio de alerta lo proporciona el Centro de Control de Área.

*Límite de Autorización:* Se utiliza el término "Límite de Permiso". Mantiene el mismo significado.

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

*Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo:* La reglamentación nacional lo denomina "Servicio asesor de tránsito aéreo".

#### **4.10.1 Expresión de la posición vertical de las aeronaves.**

**4.10.1.2** Los procedimientos nacionales, si bien permiten utilizar QFE para la aproximación final, exigen que se mantenga un altímetro con QNH y que cuando deba expresarse la posición vertical de la aeronave se haga referencia a altitudes.

4.11.1.2 En las rutas no definidas por puntos importantes designados, los informes de posición se darán por la aeronave cada 30 minutos de vuelo. A intervalos de tiempo más cortos, la dependencia ATS apropiada podrá solicitar informes adicionales.

#### 4.13.4 *Grabación y conservación de los datos para fines de investigación.*

Los procedimientos nacionales establece que se conservarán la fajas de progreso de vuelo por un período de 90 días; los datos electrónicos de la marcha del vuelo, de la coordinación y los registro de los canales de comunicaciones se grabarán y conservarán por lo menos durante 30 días.

### **Capítulo 5**

5.2.1 Se proporcionará separación vertical u horizontal:

- b) entre los servicios IFR en el espacio aéreo de Clases C y D.

5.4.1.2 Criterios y mínimas de separación lateral.

5.4.1.2.1.2 Utilizando la misma ayuda o el mismo método de navegación. Exigiendo a las aeronaves que sigan determinadas derrotas con una mínima de separación apropiada a la ayuda o al método de navegación empleados. Antes de aplicar la separación, el control se cerciorará que las aeronaves se encuentran establecidas en las derrotas y distancias previstas, previa confirmación de los pilotos de las aeronaves involucradas. Existe separación lateral entre dos aeronaves cuando:

- a) VOR: ambas aeronaves se han establecido en radiales que divergen en 15° por lo menos y las dos aeronaves están a una distancia de 15 NM o más desde la instalación (véase la Figura 5-2);
- b) NDB: ambas aeronaves se han establecido en derrotas desde el NDB que divergen en 30° por lo menos y las dos aeronaves están a una distancia de 15 NM o más desde la instalación. (véase la Figura 5-3);
- c) a estima (DR): ambas aeronaves se han establecido en derrotas que diverjan 45° por lo menos y las dos aeronaves están a una distancia de 15 NM o más desde el punto de intersección de las derrotas, determinándose este punto ya sea visualmente o por referencia a una ayuda para la navegación, y se haya establecido que ambas aeronaves se están alejando de la intersección (véase la Figura 5-4); o

### **5.9 AUTORIZACIONES PARA VOLAR CUIDANDO SU PROPIA SEPARACIÓN EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL**

Cuando lo solicite una aeronave, y con tal de que el piloto de la otra aeronave dé su consentimiento, una dependencia ATC podrá dar autorización a un vuelo controlado en condiciones meteorológicas visuales durante las horas diurnas para que vuele cuidando su propia separación con respecto únicamente a otra aeronave y permaneciendo en condiciones meteorológicas de vuelo visual. Cuando así se permita a un vuelo controlado, regirá lo siguiente:

- a) la autorización será para una parte limitada del vuelo, durante la subida o el descenso;

5.10.1.1 Es tránsito esencial el tránsito controlado al que se aplica el suministro de separación por parte del ATC, pero que, en relación con un determinado vuelo controlado no esté o no estará separado mediante una mínima adecuada de separación.

### **Capítulo 6**

6.5.3.1 A reserva de las condiciones indicadas en 6.5.3.3, la autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o indicada por el controlador. En este último caso, se requerirá el consentimiento de la tripulación de vuelo.

6.5.3.2 Los controladores deberán tomar en consideración el tránsito reinante y las condiciones meteorológicas al indicar aproximaciones visuales.

### **Capítulo 7**

7.12.1.3 Los procedimientos nacionales establecen una visibilidad mínima de 2 500 m.

### **Capítulo 8**

8.6.2.2.1 Cuando se utilice el SSR, las aeronaves pueden identificarse mediante la aplicación de uno o varios de los procedimientos siguientes:

- c) Reservado

8.6.3.2 La transferencia de identificación radar se efectuará mediante uno de los métodos siguientes:

- c) Reservado

8.7.4.2 La separación mínima radar indicada en 8.7.4.1 será de 10 NM en áreas de control (CTA).

8.8.2.3 Siempre que sea factible, la información respecto al tránsito con trayectorias en conflicto deberá darse en la forma siguiente:

- c) dirección en la cual parece avanzar el tránsito en conflicto, o rumbo conocido;

8.9.7.2 APROXIMACIÓN CON RADAR DE PRECISIÓN

No se aplica en la República Argentina.

#### 8.10 EMPLEO DEL RADAR EN EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO

No se aplica en la República Argentina.

### Capítulo 9

#### 9.12 Transferencia de responsabilidad en cuanto al suministro de servicios de información de vuelo

... hasta que se haya establecido comunicación en ambos sentidos con la dependencia ATS apropiada, en la FIR en que penetre, en la medida que las comunicaciones lo permitan.

9.2.1.2 ... deberán comunicar durante un periodo de 30 minutos después de la hora del último contacto...

### Capítulo 10

10.4.2.2 Además, se ha establecido el tiempo mínimo de coordinación de acuerdo con lo siguiente:

- a) ACC/ACC --- 30 minutos
- b) ACC/APP --- 15 minutos
- c) APP/TWR --- 15 minutos

10.4.2.4.1 Cuando se apliquen mínimas de separación no radar, la transferencia de comunicaciones aeroterrestres de una aeronave desde la dependencia ATC que transfiere a la aceptante se hará a la hora en que la aeronave llegue al límite común del área de control, a menos que se acuerde lo contrario entre las dos dependencias de control de área interesadas.

10.4.3.3.2 El ACC notificará inmediatamente a la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación datos pertinentes al tránsito controlado tales como:

- a) identificación, tipo y punto de salida (punto de transferencia) de las aeronaves que llegan;

### Capítulo 11

11.3.2 Los procedimientos nacionales establecen por lo menos 45 minutos antes de cada vuelo.

11.3.3 Los datos básicos del plan de vuelo, contenidos en un mensaje de plan de vuelo presentado, que sean necesarios para el control de tránsito aéreo se proporcionarán a todos los centros de control en la ruta, por lo menos 30 minutos antes del vuelo, con el fin de que se preparen para la transferencia de control.

11.3.4 Deberá proporcionarse al segundo centro en ruta y a cada centro sucesivo la información actualizada, que comprende un mensaje de estimación que complementa los datos básicos del plan de vuelo y, cuando este lo solicite, los datos básicos del plan de vuelo actualizado, contenidos en un mensaje de plan de vuelo actualizado.

#### 11.3.6 DATOS DE PLAN DE VUELO PRESENTADO Y MENSAJES DE ACTUALIZACIÓN CORRESPONDIENTE

Los datos de plan de vuelo presentado o los mensajes de actualización correspondientes serán dirigidos simultáneamente al primer centro de control en ruta, a todas las otras dependencias ATS a lo largo de la ruta y a los centros de gestión de afluencia del tránsito aéreo interesados.

11.3.7.2 El anuncio del vuelo se hará mediante un mensaje de plan de vuelo actualizado que contendrá todos los datos ATS pertinentes o mediante un mensaje de estimación que contendrá las condiciones de transferencia propuestas. El mensaje de estimación se utilizará solamente cuando los datos básicos del plan de vuelo presentado o actualizado ya estén disponibles en la dependencia ATS receptora.

11.4.2.2.2 ...

- b) a menos que ya se disponga de datos básicos de plan de vuelo como resultado de acuerdos efectuados para los planes de vuelo repetitivos, se enviará un mensaje FPL a la torre de control del aeródromo de destino y a todas las dependencias ATS involucradas a lo largo de la ruta. Si fuera necesario, se enviará también un mensaje FPL a los centros de control de afluencia responsables de las dependencias ATS a lo largo de la ruta;

11.4.2.3.2.3 Los mensajes CPL se transmitirán con suficiente antelación para que cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada reciba la información:

- a) ACC/ACC ----30 minutos
- b) ACC/APP ----15 minutos
- c) APP/TWR ----15 minutos

antes de la hora prevista de paso por el punto de transferencia de control o punto limítrofe, a partir del cual quedará bajo el control de dicha dependencia. Este procedimiento se aplicará tanto si la dependencia ATS encargada de originar el mensaje ha establecido contacto, o no, con la misma a la hora en que ha de efectuarse la transmisión.

11.4.2.3.3.2 Los procedimientos nacionales establecen por lo menos 30 minutos de antelación.

### Capítulo 15

## 15.3.3 ...

- b) en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o cuando las condiciones sean tales que no parezca probable que el piloto termine el vuelo de acuerdo con lo prescrito en a):

- 1) mantendrá la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado (FPL) o, en caso de haber solicitado el piloto un cambio de nivel o velocidad distinta a la establecida en su FPL, deberá mantener estos últimos siempre y cuando hayan sido autorizados por la dependencia ATC de jurisdicción; o

**Capítulo 16**

16.4.2.2 Los procedimientos nacionales no exigen suministrar la información concerniente a la capacidad MLS por cuanto no se aplica en la República Argentina.

16.4.3.3 Los explotadores presentarán las listas al organismo designado para que las distribuya a las correspondientes dependencias del servicio de tránsito aéreo interesadas a lo largo de la ruta de vuelo.

16.4.4.6.1 La Autoridad ATS de la República Argentina designó a los ACC como responsables de la administración de los RPL. El área de responsabilidad de cada uno de dichos organismos abarca una FIR.

*Apéndice 2**Casilla 10: Equipo*

Equipo de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación y la aproximación.

CONTINUAR AQUÍ

- A LORAN A
- E Decca
- G GNSS (GPS)
- P Doppler
- R Equipo de ruta RNAV (Certificación de tipo RNP)
- W Aprobación RVSM

*Nota 1.– Los equipos VHF RTF, ADF, VOR, ILS, DME y el HF RTF se consideran normalizados.*

*Casilla 15: Ruta*

*c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel o reglas de vuelo)*

*Vuelos fuera de las rutas ATS designadas*

**DEFÍNASE** la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección Este-Oeste entre los 70° S y los 70° N, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con meridianos espaciados a intervalos de 10° de longitud. Para los vuelos fuera de dichas latitudes, las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20° de longitud de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.

*Casilla 18: Otros datos*

**DOF/** Día de vuelo. Si el plan de vuelo se presenta con más de 24 horas antes de la EOBT; es obligatorio indicar la fecha de vuelo.

**PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (DOC 7030)  
(4a. Edición 1987)**

*Referencia del Doc. 7030 - Parte I*

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

*Determinación del nivel más bajo de vuelo para espera y aproximación:* Se aplica en función de los procedimientos de la Parte II, número 12 de los PANS-RAC y en relación a datos reales no basados en estadística climatológica. Para las esperas en ruta no relacionadas con una aproximación se aplica el criterio expresado con respecto a 4.1. de la Parte III de los PANS-RAC.