

iii) INSTRUCTOR DE VUELO:

RAAC 91, Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), Cartas de Navegación Aérea Visual, Cartas para vuelos VFR (Corredores Visuales) y Carta de Helicorredores (para helicópteros solamente), Cartas de Procedimientos Instrumentales y Cartas de Navegación IFR.

b) Para realizar actividad aérea, las entidades aeronáuticas que se detallan:

i) AERoclUBES:

AIP, RAAC 91, Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), Cartas de Navegación Aérea Visual, Manual de Fraseología Operativa Aeronáutica Español e inglés, Normas y Procedimientos de Telecomunicaciones en Jurisdicción Aeronáutica, Cartas de Navegación IFR.

ii) ESCUELAS DE VUELO:

AIP, RAAC 91, Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), Cartas de Navegación Aérea Visual, Manual de Fraseología Operativa Aeronáutica Español e inglés, Normas y Procedimientos de Telecomunicaciones en Jurisdicción Aeronáutica, Designador de Tipo de Aeronave, Corredores Visuales, Helicorredores (para helicópteros solamente), Cartas de Procedimientos Instrumentales y Cartas de Navegación IFR.

iii) LÍNEAS DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL REGULAR Y NO REGULAR, ORGANISMOS AERONÁUTICOS OFICIALES (NACIONALES Y PROVINCIALES):

AIP, Cartas de Procedimientos Instrumentales, RAAC 91, Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL). Normas y Procedimientos de Telecomunicaciones en Jurisdicción Aeronáutica. Dichos documentos deben encontrarse en los órganos operacionales y en cada base constituida por las empresas y organismos.

iv) EMPRESAS DE TRABAJO AÉREO:

AIP, Cartas de Procedimientos Instrumentales, RAAC 91, Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), Normas y Procedimientos de Telecomunicaciones en Jurisdicción Aeronáutica.

Los documentos mencionados deben encontrarse en el domicilio donde la empresa basa su actividad. Además, cada piloto afectado a la empresa u organismo y que se desempeñe como Comandante de Aeronave deberá disponer para el vuelo descrito en los párrafos anteriores, según corresponda.

2. Instrumentos, equipo (de comunicaciones, navegación y vigilancia de aeronaves):

2.1 Los Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de la República Argentina están establecidas en las RAAC Parte 91 Subparte C Sección 91.205.

3. Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)

3.1 Los propietarios y explotadores de aeronaves deben registrar los "TRANSMISORES DE LOCALIZACION DE EMERGENCIA" (ELT) en el Registro Nacional de Radiobalizas de Localización de Emergencia, como así también de mantener actualizados los datos correspondientes, ya sea porque se cambia la titularidad de la

iii) FLIGHT INSTRUCTORS:

RAAC Part 91, Manual of Aerodromes and Heliports (MADHEL), Visual Navigation Charts, VFR Charts (Visual Corridors) and Helicorridors Chart (only for helicopters), Instrument Procedures Charts and IFR Charts.

b) For the following aeronautical agencies, in order to perform flight activities:

i) AIR CLUBS:

AIP, RAAC Part 91, Manual of Aerodromes and Heliports (MADHEL), Visual Navigation Charts, Manual of Aeronautical Phraseology English-Spanish, Standards and Procedures for Telecommunications in the Aeronautical Jurisdiction, IFR Charts.

ii) FLIGHT SCHOOLS:

AIP, RAAC Part 91, Manual of Aerodromes and Heliports (MADHEL), Visual Navigation Charts, Manual of Aeronautical Phraseology English-Spanish, Standards and Procedures for Telecommunications in the Aeronautical Jurisdiction, Aircraft Type Designator, Visual Corridors, Helicorridors (only for helicopters), Instrument Procedures Charts and IFR Charts.

iii) REGULAR AND NON-REGULAR COMMERCIAL AIR CARRIERS, (NATIONAL AND PROVINCIAL) OFFICIAL AERONAUTICAL AGENCIES:

AIP, Instrument Procedures Charts, RAAC Part 91, Manual of Aerodromes and Heliports (MADHEL). Standards and Procedures for Telecommunications in the Aeronautical Jurisdiction. Such documents must be in the operational bodies and in each base created by the companies and agencies.

iv) AERIAL WORK COMPANIES:

AIP, Instrument Procedures Charts, RAAC Part 91, Manual of Aerodromes and Heliports (MADHEL), Standards and Procedures for Telecommunications in the Aeronautical Jurisdiction.

Such documents must be in the address where the company has its activity base. Besides, each pilot affected to the company or to the agency working as a pilot in command of the aircraft shall comply with the provisions in the above-mentioned paragraphs, as appropriate, for the flight.

2. Aircraft instruments, equipment (communications, navigation and surveillance):

2.1 The instrument and equipment requirements for civil motorized aircraft with Standard Airworthiness Certificate of the Argentine Republic are established in RAAC Part 91.205.

3. Emergency Locator Transmitter (ELT)

3.1 Aircraft owners and operators shall register the "EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTERS" (ELT) in the National Registry of Emergency Locator Beacons, as well as to keep the corresponding data updated, either because the ownership of the aircraft is changed or due to changes in the information



aeronave o debido a que se producen cambios en la información que corresponde a la aeronave (por ejemplo el color con que está pintada) o en los datos de enlace o “contacto” que puedan resultar de utilidad para el personal encargado de suministrar el servicio de búsqueda y salvamento, según lo establecidas en las RAAC Parte 91 Subparte C Sección 91.207. 3.2 Mantener actualizada la información y los datos es sumamente conveniente para evitar demoras en el proceso de hacer llegar ayuda lo más rápido posible a los tripulantes y pasajeros involucrados en una situación de emergencia, o para dar por finalizada una fase de incertidumbre en el caso de una emergencia inexistente. 3.3 Todos los ELT a bordo de una aeronave deben estar registrados para facilitar ser identificados cuando se activen los mismos. 3.4 Ninguna persona puede operar una aeronave civil en la República Argentina, a menos que tenga instalado un transmisor localizador de emergencia automático (ELT) en 406 y 121.5MHz, que: a) Esté en condiciones operativas. b) Cumpla con los requerimientos aplicables de la Orden Técnica Estándar OTE-C126 y OTE-C91a. c) Sea un modelo aprobado por COSPAS-SARSAT y d) Su código de 15 dígitos hexadecimales haya sido registrado en el Registro Nacional de Radiobalizas de Localización de Emergencia 3.5 Cada transmisor localizador de emergencia automático debe ser instalado en la aeronave de manera tal que la probabilidad de daño al transmisor sea mínima, en el caso de impacto. Además, en el caso de aviones, el ELT fijo o removible debe ser colocado lo más atrás posible. 3.6 Las baterías utilizadas en el transmisor localizador de emergencia automático (ELT) deben ser reemplazadas (o recargadas, si las baterías son recargables) cuando: a) El transmisor ha sido utilizado por un tiempo acumulado demás de (1) una hora, o b) Ha vencido el 50% de su vida útil (o, para baterías recargables, el 50% de su vida útil de carga), de acuerdo a lo establecido por el fabricante del transmisor en su aprobación. 3.7 La nueva fecha de vencimiento para el reemplazo (o recarga) de la batería debe ser marcada claramente en el exterior del transmisor y anotado en el registro de mantenimiento de la aeronave. El párrafo 3.6-b) no se aplica a las baterías (tales como las activadas por agua) que no son esencialmente afectadas durante los probables intervalos de almacenaje. 3.8 Cada transmisor localizador de emergencia debe ser inspeccionado dentro de los 12 meses calendarios, después de la última inspección, por: a) La instalación propiamente dicha; b) Corrosión de la batería;	corresponding to the aircraft (e.g. the color it is painted) or in the liaison or “contact” data that may be useful for the personnel in charge of providing the search and rescue service, as established in the RAAC Part 91 Subpart C Section 91. 207. 3.2 Maintaining up-to-date information and data is highly convenient to avoid delays in the process of getting help to crew and passengers involved in an emergency situation as quickly as possible, or to end an uncertainty phase in the case of a non-existent emergency. 3.3 All ELTs on board an aircraft should be registered to facilitate identification when they are activated. 3.4 No person may operate a civil aircraft in the Argentine Republic unless it has an automatic emergency locator transmitter (ELT) installed on 406 and 121.5MHz, which: a) Is in operational condition. b) Complies with the applicable requirements of the OTE-C126 and OTE-C91a Standard Technical Order. c) Is a COSPAS-SARSAT approved model and d) Its 15-digit hexadecimal code has been registered in the National Registry of Emergency Locator Beacons. 3.5 Each automatic emergency locator transmitter shall be installed on the aircraft in such a way that the probability of damage to the transmitter is minimized in the event of an impact. In addition, in the case of aircraft, the fixed or removable ELT should be placed as far back as possible. 3.6 The batteries used in the automatic Emergency Locator Transmitter (ELT) must be replaced (or recharged, if the batteries are rechargeable) when: a) The transmitter has been used for a cumulative time of more than (1) one hour, or b) 50% of its useful life has expired (or, for rechargeable batteries, 50% of their charge life), as established by the transmitter manufacturer in its approval. 3.7 The new expiration date for battery replacement (or recharge) should be clearly marked on the outside of the transmitter and noted in the aircraft maintenance log. Paragraph 3.6-b) does not apply to batteries (such as water-activated batteries) that are essentially unaffected during probable storage intervals. 3.8 Each emergency locator transmitter must be inspected within 12 calendar months, after the last inspection, by: a) The installation itself; b) Corrosion of the battery;
---	--



c) Operación de los controles y sensores de impacto; y

d) La presencia de la suficiente radiación de la señal desde la antena

3.9 No obstante, al párrafo 3.4 se puede:

a) Trasladar en vuelo una aeronave adquirida recientemente desde el lugar donde se toma posesión de la misma a un lugar donde se le instale el transmisor localizador de emergencia.

b) Trasladar en vuelo una aeronave con un transmisor localizador de emergencia inoperativo desde un lugar donde las reparaciones o reemplazos no pueden hacerse hasta un lugar donde sí puedan ser realizados.

3.10 Ninguna persona distinta a las requeridas como tripulación, puede ser transportada a bordo de una aeronave que sea llevada en Ferry bajo los términos del párrafo 3.6.

3.11 El párrafo 3.4 no se aplica a:

a) Planeadores, motoplaneadores y globos libres tripulados;

b) Las aeronaves construidas por aficionados y las construidas a partir de kits;

c) Las aeronaves matriculadas en otro país, a menos que operen bajo las RAAC Partes 121 y 135;

d) Ultralivianos;

e) Las aeronaves, afectadas a operaciones de entrenamiento dentro de un radio de 90Km (50 millas aeronáuticas) del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado;

f) Las aeronaves, afectadas a operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo;

g) Las aeronaves nuevas afectadas a operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega;

h) Las aeronaves afectadas a operaciones de vuelo concernientes a liberación de insectos, aplicaciones aéreas de sustancias químicas u otras sustancias para propósitos agrícolas;

i) Las aeronaves certificadas por la autoridad aeronáutica para propósitos de investigación y desarrollo;

j) Las aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudios de mercado;

k) Una aeronave, que no opere de acuerdo con las RAAC Partes 121 o 135, durante el período en el cual un transmisor localizador de emergencia (ELT) haya sido temporalmente removido de dicha aeronave para su inspección, reparación, modificación o reemplazo, siempre que:

c) Operation of the controls and impact sensors; and

d) The presence of sufficient signal radiation from the antenna.

3.9 Notwithstanding paragraph 3.4 it is allowed to:

a) Transfer in flight a newly acquired aircraft from the location where the aircraft is taken possession of to a location where the emergency locator transmitter is installed in the aircraft.

b) Fly an aircraft with an inoperative emergency locator transmitter from a location where repairs or replacements cannot be made to a location where they can be made.

3.10 No person, other than those required as crew, may be carried on board an aircraft being ferried under the terms of paragraph 3.6.

3.11 Paragraph 3.4 does not apply to:

a) Manned gliders, motor gliders and free balloons;

b) Aircraft built by amateurs and those built from kits;

c) Aircraft registered in another country, unless operating under RAAC Parts 121 and 135;

d) Ultralights;

e) Aircraft engaged in training operations within a radius of 90 km (50 nautical miles) from the airport from which such operation has commenced;

f) Aircraft, affected to flight operations that have to do with design and in-flight tests;

g) New aircraft affected to operations related to their manufacture, preparation and delivery;

h) Aircraft affected to flight operations concerning the release of insects, aerial applications of chemical substances or other substances for agricultural purposes;

i) Aircraft certified by the aeronautical authority for research and development purposes;

j) Aircraft while being used to demonstrate compliance with regulations, crew training, exhibition, racing, or market research;

k) An aircraft, not operating in accordance with RAAC Parts 121 or 135, during the period in which an emergency locator transmitter (ELT) has been temporarily removed from such aircraft for inspection, repair, modification, or replacement, provided that:



i) Se hubiera asentado en los Registros de Mantenimiento: la fecha de remoción, marca, modelo, N° de serie del ELT y la razón por la que ha sido removido el transmisor, ii) Se hubiera instalado una placa diciendo “ELT (Localizador de Emergencia) no instalado” a plena vista del piloto, y iii) La aeronave no opere sin ELT más de 90 días	i) The following had been recorded in the Maintenance Records: the date of removal, make, model, serial No. of the ELT and the reason for which the transmitter has been removed, ii) A plaque stating “ELT not installed” was installed in plain view of the pilot, and iii) The aircraft is not operating without an ELT for more than 90 days.
---	--

Modifica AMDT AIP 3 / 2022. / *It changes AIP AMDT 3 / 2022.*

Afecta / <i>This affects:</i>	AIP VOL I - GEN 1.5
Vigencia / <i>Validity:</i>	Permanente / <i>Permanent</i>

ACTUALICE SU DOCUMENTACIÓN /
UPDATE YOUR DOCUMENTS

DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO /
INTENTIONALLY LEFT BLANK