

PROPUESTA de ENMIENDA de la Parte 1 “DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS” de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC).

Las modificaciones están plasmadas en la forma de estilo, ~~tachado~~ lo que habría que suprimir y **grisado** lo que se incorpora.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 – DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

INDICE GENERAL

- SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sec. Título

~~1.1 Reglas de interpretación~~

~~1.5 Organización de las disposiciones reglamentarias – Categorías~~

~~1.6 Presentación editorial~~

PRÓLOGO

3. CONSTITUCIÓN DE LAS RAAC

SE DEBERÍA INCORPORAR LAS NUEVAS PARTES y AQUELLAS QUE PASARON DE DNAR A RAAC:

Parte 21: Procedimiento para la Certificación de Productos y Partes

Parte 22: Estándares de aeronavegabilidad: planeadores y motoplaneadores

Parte 23: Estándares de aeronavegabilidad: aviones categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter

Parte 25: Estándares de aeronavegabilidad: aviones categoría transporte

Parte 26: Mantenimiento de aviones antiguos

Parte 27: Estándares de aeronavegabilidad: giroavión categoría normal

Parte 29: Estándares de aeronavegabilidad: giroavión categoría transporte

Parte 31: Estándares de aeronavegabilidad: globos libres tripulados

Parte 33: Estándares de aeronavegabilidad para motores de aeronaves

Parte 34: Estándares de aeronavegabilidad: Requisitos para la purga de combustible y la emisión de gases en aviones propulsados por motores de turbina

Parte 35: Estándares de aeronavegabilidad: hélices

Parte 36: Estándares de Ruido: Certificación tipo y de aeronavegabilidad de aeronaves

Parte 39: Directivas de aeronavegabilidad

Parte 43: Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones

Parte 45: Identificación de Productos, Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave

Parte 101: Globos Cautivos, Barriletes, Cohetes de Aficionados y Globos Libres No Tripulados

Parte 120: Reglamento de Prevención y Control del Consumo Indebido de Sustancias Psicoactivas en el Personal Aeronáutico

Parte 133: Operaciones de Helicópteros con Carga Externa

Parte 139: Certificación de Aeródromos: Establece las normas y describe los procesos de certificación de un aeródromo, los requerimientos para la emisión del certificado, define las causales para su suspensión o revocación, describe el contenido de un Manual de Aeródromo y los procesos de vigilancia asociados, con el objeto de que un explotador de aeródromo proceda a la certificación del mismo.

Parte 141: Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC)

Parte 142: Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil

Parte 147: Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para Mecánicos Aeronáuticos

Parte 153: Operación de Aeródromos: Establece las normas para la operación de un aeródromo de forma tal de estandarizar la interrelación de los diferentes actores concurrentes en un aeródromo con el objeto de mantener los estándares de seguridad operacional en un nivel aceptable.

Parte 154: Diseño de Aeródromos: Establece las normas para el diseño de un aeródromo de forma tal de que la habilitación de nuevos aeródromos y la planificación del diseño de los actuales cumplimenten las normas y procedimientos de diseño de aeródromos.

Parte 155: Diseño y Operación de Helipuertos: Establece las normas para el diseño y la operación de un helipuerto de forma tal de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil nacional e internacional.

Parte 156: Diseño y Operación de Aeródromos STOL: Establece las normas para el diseño y la operación de un aeródromo STOL de forma tal de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil nacional.

Parte 212: Búsqueda y Salvamento

Parte HL: Helicópteros Livianos

Parte HML: Helicópteros muy Livianos

Parte VLA: Aviones muy Livianos

4. AUTORIDADES DE APLICACIÓN

(b) Los siguientes organismos actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

~~(2) **Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos:** En todo lo relacionado con la planificación de los servicios de tránsito aéreo necesarios; la coordinación y fiscalización de la utilización del espacio y la circulación aérea; la habilitación y certificación de aeródromos y helipuertos, fijando los requisitos para los mismos; la edición, distribución y venta de publicaciones de información aeronáutica; la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico que desempeña tales funciones; la racionalización y administración de los sistemas de comunicaciones y electrónica, estableciendo las normas y procedimientos de operación de los mismos; la verificación y supervisión de los sistemas de telecomunicaciones y radioayudas; y la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.~~

(2) Dirección Nacional de Inspección de Navegación Aérea: En todo lo relacionado con la regulación y fiscalización del funcionamiento de los servicios de navegación aérea en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre, y su participación ante los organismos internacionales en lo que respecta a la navegación aérea.

~~(4) **Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil:**~~ **Junta de Seguridad en el Transporte:** En todo lo relacionado con la determinación de las causas de los accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica

corresponda instruir y recomendar acciones eficaces dirigidas a evitar su ocurrencia en el futuro, a fin de promover la seguridad operacional.

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Las autoridades de aplicación que actuarán en sus respectivas áreas de responsabilidad son:

~~2. JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL~~

~~Av. Belgrano 1370 Piso 11 C1093AAO - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina Tel: 54 11 4381-6333 / 54 11 4317-6704 Tel/Fax: 54 11 4317-0405 E-mail: info@jiaac.gob.ar~~

2. JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Florida 361 Piso 7º

C1005AAG- Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 0800-333-0689

E-mail: info@jst.gob.ar – aviación@jst.gob.ar

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sec. Titulo

1.1 Reglas de interpretación

~~1.5 Organización de las disposiciones reglamentarias – Categorías~~

~~1.6 Presentación editorial~~

1.1 Reglas de interpretación

~~(a) En el contexto de las presentes regulaciones se aplica la siguiente terminología:~~

~~(1) "Deberá"/n": indica un requisito obligatorio.~~

~~(2) "Aprobado"/a": significa que la Autoridad ha analizado el método, el procedimiento o la política en cuestión, y ha otorgado una aprobación formal por escrito.~~

~~(3) "Aceptable": significa que la Autoridad ha analizado el método, el procedimiento o la política y que no ha objetado ni aprobado la implementación o el uso propuesto para dicho método, procedimiento o política.~~

~~(4) "Demostrar": A menos que el contexto lo requiera de otro modo, significa demostrar a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica.~~

~~(5) La frase "y de la manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica": significa que la autoridad ha emitido por escrito una política o una metodología que impone un requisito obligatorio en el caso de que dicha política o metodología escrita establezca una obligación mediante el uso de la palabra "deberá/n", o establezca un requisito aceptable pero no único, en el caso de que dicha política o metodología escrita indique "podrá/n".~~

~~(6) "Puede": se usa para permitir el uso del propio criterio para realizar el acto prescrito.~~

~~(7) Las frases "ninguna persona puede..." o "una persona no puede...": significan que a ninguna persona se le requiere, autoriza o permite realizar el acto prescrito e~~

~~(8) "Incluye": significa "comprende, pero no está limitado a".~~

~~(b) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:~~

~~(1) Las palabras que se expresan en singular incluyen el plural.~~

~~(2) Las palabras que se expresan en plural incluyen el singular; y~~

~~(3) Las palabras que se expresan en género masculino incluyen el femenino.~~

~~(4) El modo imperativo excluye la discusión del cumplimiento.~~

1.5 Organización de las disposiciones reglamentarias – Categorías

(a) Las presentes regulaciones se subdividen en:

(1) Parte. Se refiere al área que abarca el tema principal.

(2) Subparte. Se refiere a cualquier subdivisión de una Parte.

(3) Sección. Se refiere a cualquier subdivisión de una Subparte.

(4) Párrafo. Se refiere al texto que describe las regulaciones. Todos los apartados están ordenados en forma alfanumérica según el siguiente orden de jerarquía: (a), (1), (i), (A).

(b) A su vez, cada una de las Partes de estas regulaciones está organizada de manera de contar con:

(1) Una parte General, identificada con la abreviatura GEN a la derecha del encabezado de página y que contiene: (i) Registro de enmiendas; (ii) la Lista de verificación de páginas; (iii) el Índice, y (iv) las Autoridades de aplicación y la Autoridad de coordinación.

(2) La parte regulatoria propiamente dicha, compuesta por las distintas Subpartes.

1.6 Presentación editorial

(a) A los efectos de dotar a las RAAC de un formato más adecuado, que permita búsquedas más ágiles de contenidos y una forma eficiente de actualización, la presentación de las mismas comprende:

(1) Un formato de documento con hojas extraíbles e intercambiables.

(2) La adopción del sistema reglamentado AIRAC para la difusión de las regulaciones y sus enmiendas.

(3) La utilización de un encabezado de página que indica:

(i) A la izquierda, la Parte RAAC de que se trate; y

~~(ii) A la derecha, la Subparte correspondiente, (GEN, SUBPARTE XX) seguido de una numeración que corresponde a la misma y el número de hoja dentro de ella (excepto para GEN).~~


~~(4) La utilización de un pié de página que identifica:~~

~~(i) A la izquierda, la Administración responsable de la publicación;~~


~~(ii) Al centro, la Edición y debajo de la misma (exclusivamente para la parte GEN) en números romanos, el número correspondiente a la página; y~~

~~(iii) A la derecha, la fecha de vigencia y debajo de la misma, separada por una línea, el número de la enmienda si correspondiere.~~

~~(b) Enmiendas: Para una rápida y ágil ubicación del contenido de las enmiendas dentro del documento, se ha establecido la siguiente metodología:~~

~~(1)  Esta flecha es insertada en las páginas para resaltar que en la parte indicada por la misma se ha incorporado nueva información.~~

~~(2) Indica que la información ha sido modificada.~~

~~(3)  Esta flecha es insertada en las páginas para resaltar que en la parte indicada por la misma la información ha sido removida.~~

~~*NOTA: La incorporación y/o eliminación de texto implica un reordenamiento de los párrafos subsiguientes, de acuerdo al orden de jerarquía pertinente establecido en 1.5 (a) (4) de esta Parte.*~~

~~(4) Si una página que contiene alguno de los símbolos especificados en (b) (1) (2) y (3) de esta Sección sufre una nueva enmienda, los símbolos en ella contenidos indican exclusivamente los cambios producidos por la última enmienda, quedando las modificaciones anteriores referenciadas por el control de cambio detallado en (b) (5) de esta Sección.~~

~~*NOTA: Los símbolos especificados en (b) (1) (2) y (3) están asociados al número de enmienda que figura a la derecha del pié de página.*~~

~~(5) La referencia, en letra cursiva y entre paréntesis, del número y fecha de enmienda al final de cada Sección, indica las sucesivas enmiendas que esta ha sufrido a partir de la Tercera Edición (2008) facilitando el seguimiento y evolución de la normativa. Ej: (Enmienda N°01 - B.O. N°33.968 del 02 agosto 2011). (Resolución ANAC N° 556/2015 - B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)~~

1.7 Organización de las definiciones generales, abreviaturas y siglas.

~~(5) Las Notas que aparecen en cada una de las secciones tienen por objeto brindar explicaciones y ejemplos para cada requisito en particular, sin formar parte de ellas.~~

SUBPARTE B – DEFINICIONES GENERALES

1.11 Aplicación

Esta Subparte contiene los términos empleados en las Partes 11, ~~21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 101, y 103, 133 y 137~~ del Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR), y en las Partes 1, 13,18, **21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 101,105, 119, 120, 121, 133, 135, 137, 139, 141, 142, 145, y 147, 153, 154, 155, 156, HL, HML y VLA** de las RAAC, como así también sus significados. El ordenamiento es alfabético, a menos que el contexto lo requiera de otra manera:

INCORPORAR O ACTUALIZAR LAS SIGUIENTES DEFINICIONES:

A

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.~~

~~NOTA: Esta definición es aplicable para aeronaves de matrícula nacional, en sucesos acaecidos dentro de la República Argentina de acuerdo al Artículo 4 del Decreto Reglamentario N° 934 / 70.~~

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave o de un vehículo aéreo no tripulado o sistema de vehículos aéreos no tripulados, que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona, daños o roturas estructurales a la aeronave o al dispositivo, la desaparición o la total inaccesibilidad de la aeronave o el dispositivo, o daños graves al ambiente; que ocurre, en el caso de una aeronave tripulada, dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado; y, en el caso de un vehículo aéreo no tripulado o sistema de vehículos aéreos no tripulados, dentro del período comprendido entre el momento en que el dispositivo se encuentra listo para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y apaga su sistema de propulsión principal.

Actos de interferencia ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- apoderamiento ilícito de aeronaves,
- destrucción de una aeronave en servicio,
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,

— comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Aeródromo aislado: Aeródromo de destino para el cual no hay aeródromo de alternativa de destino adecuado para un tipo de avión determinado.

Aeródromo Certificado. Aeródromo a cuyo Explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo conforme lo establecido en la reglamentación vigente de la República Argentina.

Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo. La expresión “aeródromo controlado” indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

Aeródromo de alternativa:

(c) **Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS. EDTO.** Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos de motores de turbina si se le apagara el motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS. EDTO.

Aeródromo de uso agroaéreo. Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) de características particulares, destinada a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves dedicadas a trabajo aéreo de fumigación y rociado.

Aeródromo de uso exclusivo de ultralivianos. Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) de características particulares destinada exclusivamente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves ultralivianas motorizadas (ULM).

Aeródromo de uso exclusivo Aeróstatos. Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) de características particulares destinada exclusivamente a la llegada y salida de Aeróstatos.

Aeródromo regular: Es el lugar utilizado por el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos en sus operaciones regulares y está listado en sus especificaciones de operación. relativas a las operaciones.

Aeródromo sin servicio de tránsito aéreo. Aeródromo público en el que no se facilitan servicios de control de tránsito aéreo de ningún tipo.

Aeródromo STOL. Área definida de tierra (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) de características específicas, destinada exclusivamente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves STOL.

Aeronave (categoría de). Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, por ejemplo: avión, helicóptero, planeador.

Aeronave certificada para volar con un solo piloto. Tipo de aeronave que el Estado de matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto. Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el certificado de tipo o en el certificado de explotador de servicios aéreos.

Alcances: Facultades o atribuciones otorgadas o reconocidas por la Autoridad Aeronáutica para el desempeño de la función aeronáutica. Facultades o atribuciones otorgadas o reconocidas por la ~~Autoridad Aeronáutica competente~~ **ANAC** a las organizaciones de mantenimiento en función de su capacitación y medios disponibles para realizar determinados tipos y niveles de mantenimiento sobre determinadas marcas y modelos de productos aeronáuticos.

Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH): Altitud o altura especificada en una aproximación ~~que no sea de precisión~~ por

instrumentos 2D o en una operación de aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

Nota 3.— Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como “altitud/altura mínima de descenso” y abreviarse en la forma “MDA/H”.

Amenaza. Sucesos o errores que está fuera del control de un miembro del personal de operaciones, aumentan la complejidad de la operación y deben manejarse para mantener los márgenes de seguridad operacional.

Aprobación específica. †† Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.

†† Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. (Enm. 44 Parte I – Enm. 37 Parte II- Enm. 23 Parte III - Anexo 6)

Aproximación final en descenso continuo (CDFA). Técnica de vuelo, congruente con los procedimientos de aproximación estabilizada, para el tramo de aproximación final (FAS) siguiendo el procedimiento de aproximación por instrumentos que no es de precisión (NPA) en descenso continuo, sin nivelaciones de altura, desde una altitud/altura igual o superior a la altitud/altura del punto de referencia de aproximación final hasta un punto a aproximadamente 15 m (50 ft) por encima del umbral de la pista de aterrizaje o hasta el punto en el que comienza la maniobra de enderezamiento para el tipo de aeronave que se esté operando; para el FAS de un procedimiento NPA seguido por una aproximación en circuito, se aplica la técnica de CDFA hasta que se alcanzan los mínimos de aproximación en circuito (OCA/H en circuito) o la altitud/altura de la maniobra de vuelo visual. ††

Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. (Enm. 44 Parte I – Enm. 37 Parte II- Enm. 23 Parte III - Anexo 6)

Aptitud para el vuelo. La aplicación conveniente de buen juicio y conocimientos sólidos, pericias y actitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo.

Área congestionada: En relación con una ciudad, aldea o población, toda área muy utilizada para fines residenciales, comerciales o recreativos.

Área de seguridad operacional (de un helipuerto): Área definida de un helipuerto en torno al área de aproximación final y de despegue (FATO), que está despejada de obstáculos, salvo los que sean necesarios para la navegación aérea y destinada a reducir el riesgo de daños de los helicópteros que accidentalmente se desvíen de la FATO.

Área de seguridad de extremo de pista. Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente a la franja de pista, más allá del extremo, en el sentido de utilización de la pista, cuyo objetivo principal es reducir el riesgo de daños en una aeronave que eventualmente sobrepase el extremo de pista durante un aterrizaje o un despegue.

~~**Autoridad Aeronáutica competente:** Es aquella mencionada en el prólogo — Autoridades de Aplicación de esta Parte, incluyendo las Direcciones competentes, así como también toda otra persona a quien dicha autoridad delegue sus funciones para que, actuando en su nombre, fiscalice el cumplimiento de las presentes regulaciones y del Reglamento de Aeronavegabilidad en su ámbito de competencia.~~

Autoridad Aeronáutica. Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación Civil.

Nota. — En la República Argentina la entidad a cargo es la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). Véase “Código Aeronáutico” Ley 17.285, Decreto N° 239/2007 y Decreto N° 1770/2007.

Autoridad otorgadora de licencias. Autoridad, designada por el Estado encargada del otorgamiento de licencias al personal.

Nota.— En las disposiciones de estas regulaciones, se considera que el Estado ha encargado lo siguiente a la autoridad otorgadora de licencias:

a) evaluar la idoneidad del candidato para ser titular de una licencia o habilitación;

b) expedir y anotar licencias y habilitaciones;

c) designar y autorizar a las personas aprobadas;

d) aprobar los cursos de instrucción;

e) aprobar el uso de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo y autorizar para dicho uso con objeto de adquirir la experiencia o demostrar la pericia exigida para la expedición de una licencia o habilitación.

Aviónica de a bordo. Expresión que designa todo dispositivo electrónico — y su parte eléctrica — utilizado a bordo de las aeronaves, incluyendo las instalaciones de radio, los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumentos.

Ayudas visuales. Referencias visuales que facilitan las operaciones de aterrizaje, despegue, y rodaje, al comandante de la aeronave.

B

Base de operación: Lugar desde el cual se ejerce el control operacional.

Nota.— Normalmente, la base de operación es el sitio donde trabaja el personal que participa en la operación del avión y están los registros asociados a la operación. La base de operación tiene un grado de permanencia superior al de un punto de escala normal.

C

Calle de rodaje (TWY):

(a) ...

d) Calle de rodaje paralela (magistral). Calle de rodaje paralela a la pista que cumple con las distancias estipuladas en la RAAC Parte 154 y que une todas las calles de rodaje existentes, con la pista.

e) Calle de rodaje perpendicular. Son las calles de rodaje que forman un ángulo recto (90°) perpendiculares con respecto al eje de la pista.

Calle de rodaje en tierra para helicópteros: Calle de rodaje en tierra destinada únicamente a al movimiento en tierra de helicópteros con tren de aterrizaje de ruedas.

Calle de servicio. Vía definida para el desplazamiento de vehículos y equipos entre las plataformas, o a través de ellas, y otras zonas de servicio del aeropuerto, con interferencia mínima de las aeronaves que maniobran y de las funciones de la terminal.

Certificado de aeródromo. Certificado otorgado por la ANAC de conformidad con las normas aplicables a la operación y diseño de aeródromos.

Clave de estado de la pista (RWYC). Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

Nota.— La clave de estado de la pista tiene por objeto permitir a la tripulación de vuelo calcular la performance operacional del avión. En los PANS-Aeródromos (Doc. 9981) se describen los procedimientos para determinar la clave de estado de la pista.

Categoría:

(a) Como se usa en lo relacionado con la certificación, habilitación, privilegios y limitaciones del personal aeronáutico, la misma es una clasificación amplia de las aeronaves. Los ejemplos incluyen: (i) Avión (ii) Helicóptero (iii) Planeador (iv)

Aeróstato (v) Giroplano (vi) Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM) ~~aeroplanos,~~
~~aeronaves con alas rotativas, planeadores, aeróstatos;~~ y

(b) ...

Categoría "A": Con respecto a aeronaves de alas rotativas de Categoría Transporte, comprende aquellas multimotores diseñadas con características de motor y de aislamiento de sistemas especificadas en la Parte 29 ~~de las RAAC del~~ ~~DNAR~~ y que se utilice en operaciones de aterrizaje y despegue programadas bajo el concepto de falla de motor crítico, asegurando una superficie designada y una adecuada capacidad de performance que permita continuar vuelo en forma segura en el caso de falla del motor.

Certificar la aeronavegabilidad. Certificar que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haber efectuado el mantenimiento de la aeronave o de partes de la misma.

Clases de evaluación médica: Son los niveles de exigencias psicofisiológicas basados en la severidad y/o complejidad de los exámenes médicos considerados necesarios para el otorgamiento de los ~~Certificados de Habilitación Psicofisiológicos o los Certificados de Aptitud~~ ~~Certificados Médicos Aeronáuticos~~, que en orden decreciente se consideran como Clase I, II, III y **IV**.

COMAT: Material de la compañía – Piezas y suministros de una empresa aérea transportados en una aeronave de ésta para fines propios del explotador.

Combustible crítico para EDTO: Cantidad de combustible suficiente para volar hasta un aeródromo de alternativa en ruta teniendo en cuenta, en el punto más crítico de la ruta, la falla del sistema que sea más limitante.

Competencia. La combinación de pericia, conocimientos y actitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.

Comunicación basada en la performance (PBC): Comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

Nota.— Una especificación PBC comprende los requisitos de performance para las comunicaciones que se aplican a los componentes del sistema en términos de la comunicación que debe ofrecerse y del tiempo de transacción, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la seguridad y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.

Controlador de tránsito aéreo habilitado. Controlador de tránsito aéreo titular de licencia y de habilitaciones válidas, apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones.

Crédito. Reconocimiento de medios alternativos o de calificaciones previas.

Criterios de actuación. Enunciación simple, para fines de evaluación, sobre el resultado que se espera del elemento de competencia y una descripción de los criterios que se aplican para determinar si se ha logrado el nivel requerido de actuación.

D

Datos sobre seguridad operacional: Conjunto definido de hechos o valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes relacionadas con la aviación, que se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Nota.— Dichos datos de seguridad operacional se recogen de actividades proactivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, entre ellas las siguientes:

a) investigaciones de accidentes o incidentes;

b) notificaciones de seguridad operacional;

c) notificaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad;

d) observación de la performance operacional;

e) inspecciones, auditorías, encuestas; o

f) estudios y revisiones de la seguridad operacional.

Detectar y evitar: Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas.

Diseño de procedimientos de vuelo: El paquete completo que incluye todas las consideraciones que han pasado al desarrollo de un procedimiento de vuelo por instrumentos.

Diseñador de procedimientos de vuelo: Persona responsable del diseño de procedimientos de vuelo que cumple los requisitos de competencia establecidos por la ANAC.

Distancia de aterrizaje disponible (LDA): La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA): La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.

Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.

E

Elemento de competencia. Acción que constituye una tarea, en la cual hay un suceso inicial, uno final, que definen claramente sus límites, y un resultado observable.

Entorno hostil: Entorno en que:

a) no se puede realizar un aterrizaje forzoso seguro debido a que la superficie y su entorno son inadecuados; o

b) los ocupantes del helicóptero no pueden estar adecuadamente protegidos de los elementos; o

c) no se provee respuesta/capacidad de búsqueda y salvamento de acuerdo con la exposición prevista; o d) existe un riesgo inaceptable de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra.

Entorno hostil congestionado: Entorno hostil dentro de un área congestionada.

Entorno hostil no congestionado: Entorno hostil fuera de un área congestionada.

Entorno no hostil: Entorno en que:

a) un aterrizaje forzoso seguro puede realizarse porque la superficie y el entorno circundante son adecuados;

b) los ocupantes del helicóptero pueden estar adecuadamente protegidos de los elementos;

c) se provee respuesta/capacidad de búsqueda y salvamento de acuerdo con la exposición prevista; y

d) el riesgo evaluado de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra es aceptable.

Nota.— Las partes de un área congestionada que satisfacen los requisitos anteriores se consideran no hostiles.

Error. Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Error del sistema altimétrico (ASE): Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de un reglaje barométrico correcto, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.

Error vertical total (TVE): Diferencia geométrica vertical entre la altitud de presión real de vuelo de una aeronave y su altitud de presión asignada (nivel de vuelo).

Especificación de performance de comunicación requerida (RCP): Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la comunicación basada en la performance.

Especificación de performance de vigilancia requerida (RSP): Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la vigilancia basada en la performance.

Especificación para la navegación: Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

Especificación para la performance de navegación requerida (RNP). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP; p. ej., RNP 4, RNP APCH.

Especificación para la navegación de área (RNAV). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV; p. ej., RNAV 5, RNAV 1.

Especificaciones relativas a las operaciones: Las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado

de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

Estado de la superficie de la pista. Descripción de las condiciones de la superficie de la pista que se utilizan en el informe del estado de la pista, que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones.

Nota 1.— El estado de la superficie de la pista utilizado en el informe del estado de la pista establece los requisitos de performance entre el explotador del aeródromo, el fabricante del avión y el explotador del avión.

Nota 2.— También se notifican los productos químicos descongelantes de aeronaves y otros contaminantes pero no se incluyen en la lista de los descriptores del estado de la superficie de la pista porque sus efectos en las características de fricción de la superficie de la pista y la clave de estado de la pista no pueden ser evaluadas de manera normalizada.

Nota 3.— En los PANS-Aeródromos (Doc. 9981) figuran los procedimientos para determinar el estado de la superficie de la pista.

a) Pista seca. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible y no está contaminada en el área que se prevé utilizar.

b) Pista mojada. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista.

c) Pista mojada resbaladiza. Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de fricción de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado.

d) Pista contaminada. Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.

Nota.— En los PANS-Aeródromos (Doc. 9981) figuran los procedimientos para determinar la cobertura del contaminante en la pista.

e) Descriptores del estado de la superficie de la pista. Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista:

Nota.— Las descripciones relativas a: e), e i) a viii), se utilizan únicamente en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o remplazar las definiciones existentes de la OMM.

i) Nieve compacta. Nieve que ha sido compactada en una masa sólida de manera que los neumáticos del avión, a presiones y cargas operacionales, pasarán sobre la superficie sin que ésta se compacte o surque más.

ii) Nieve seca. Nieve de la que no puede hacerse fácilmente una bola de nieve.

iii) Escarcha. Ésta consta de cristales de hielo que se forman de la humedad que existe en el aire, sobre una superficie cuya temperatura está por debajo del punto de congelación. La escarcha difiere del hielo en que los cristales de aquélla crecen de manera independiente y, por lo tanto, poseen una textura más granular.

Nota 1.— La expresión por debajo del punto de congelación se refiere a una temperatura del aire igual o menor que el punto de congelación del agua (0° Celsius).

Nota 2.— En ciertas condiciones, la escarcha puede hacer que la superficie se haga muy resbaladiza, por lo que entonces se notifica en forma apropiada como eficacia de frenado reducida.

iv) Hielo. Agua congelada o nieve compacta que pasó al estado de hielo en condiciones frías y secas.

v) Nieve fundente. Nieve tan saturada de agua que al recoger un puñado el agua escurrirá de ella o, si se ejerce fuerza al pisarla, salpicará.

vi) Agua estancada. Agua con un espesor superior a 3 mm.

Nota.- Por convención, el agua corriente con más de 3 mm de espesor se notifica como agua estancada.

vii) Hielo mojado. Hielo con agua encima de él o hielo que se está fundiendo

Nota.— La precipitación engelante puede llevar a condiciones de la pista asociadas al hielo mojado desde el punto de vista de la performance de los aviones. El hielo mojado puede hacer que la superficie se haga muy resbaladiza, por lo que entonces se notifica en forma apropiada como eficacia de frenado reducida, en concordancia con los procedimientos de los PANS-Aeródromos (Doc. 9981).

viii) Nieve mojada. Nieve que contiene suficiente contenido de agua como para poder formar una bola de nieve bien compacta y sólida, sin que escurra agua.

Estudio Aeronáutico. Proceso de análisis de los efectos adversos sobre la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, que enumera las medidas de mitigación y clasifica el impacto de la aplicación de estas medidas en aceptables o inaceptables.

Estudio de compatibilidad. Estudio realizado por el explotador de aeródromo a fin de abordar la cuestión de las repercusiones de la introducción de un tipo o modelo de avión que resulta nuevo para el aeródromo. Es posible incluir en el estudio de compatibilidad una o varias evaluaciones de la seguridad operacional.

Evaluación de la seguridad operacional. Un elemento del proceso de gestión de riesgos de un SMS que se utiliza para evaluar las preocupaciones de seguridad operacional que surgen, entre otras causas, de las desviaciones respecto de las normas y reglamentaciones aplicables, los cambios identificados en un aeródromo o cuando se plantea cualquier otra preocupación de seguridad operacional.

Evaluación médica. Prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica.

Explotador de Aeródromo: Persona humana, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

F

Franja de pista. Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y,
- b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

H

Helipuerto: ~~Aeródromo o~~ Área definida de tierra o sobre una estructura artificial (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para a la llegada, la salida e el y movimiento de en superficie de helicópteros.

Helipuerto de superficie: Helipuerto emplazado en tierra o sobre una estructura en la superficie del agua.

I

Incidente. Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente grave. Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave, un vehículo aéreo no tripulado o sistema de vehículos aéreos no tripulados y que, en el caso de una aeronave, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de un vehículo aéreo no tripulado o sistema de vehículos aéreos no tripulados, que ocurre entre el momento en que el mismo está listo para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Incursión en pista. Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave.

Indicador de dirección de aterrizaje. Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.

Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional: Parámetro de seguridad basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Índice de clasificación de aeronaves (ACR).** Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Nota.— El índice de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACR se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

** Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

Índice de clasificación de pavimentos (PCR)^{††}. Cifra que indica la resistencia de un pavimento.

^{††} Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

Información sobre seguridad operacional: Datos de seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un contexto determinado de modo que resulten útiles para fines de gestión de la seguridad operacional.

Informe del estado de la pista (RCR). Informe normalizado exhaustivo relacionado con el estado de la superficie de las pistas y su efecto en la performance de aterrizaje y despegue de los aviones.

Infraestructura aeronáutica. Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.

Instalaciones y equipos de aeródromo. Instalaciones y equipo, dentro o fuera de los límites de un aeródromo, construidos o instalados y mantenidos para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Instalación de deshielo/antihielo. Instalación donde se eliminan del avión la escarcha, el hielo o la nieve (deshielo) para que las superficies queden limpias, o donde las superficies limpias del avión reciben protección (antihielo) contra la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve o nieve fundente durante un período limitado.

J

Jefe de Aeródromo/Aeropuerto: Autoridad superior del Aeródromo/Aeropuerto en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, designada a tales efectos por la ANAC como Autoridad Aeronáutica local.

L

Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL): Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría prescindirse al inicio de un vuelo, y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de la performance.

Longitud del campo de referencia del avión. Longitud de campo mínima necesaria para el despegue con la masa máxima certificada de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo del avión, prescrito por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para los aviones, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.

M

Maletín de vuelo electrónico (EFB): Sistema electrónico de información que comprende equipo y aplicaciones y está destinado a la tripulación de vuelo para almacenar, actualizar, presentar visualmente y procesar funciones de EFB para apoyar las operaciones o tareas de vuelo.

Manual de aeródromo. Documento que forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo a la RAAC Parte 139 - Certificación de aeródromos, y contiene las condiciones y procedimientos a cargo del explotador para la operación del aeródromo.

Manejo de amenazas. Detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la posibilidad de errores o estados no deseados.

Manejo de errores. Detección de errores y respuesta a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Mantenimiento: comprende inspección, recorrida general, reparación, preservación y cambio de partes, pero excluye el mantenimiento preventivo, según está definido en las DNAR RAAC Parte 43.

Mantenimiento preventivo: Operaciones de preservación simples o menores y el cambio de partes estándar pequeñas que no involucren operaciones de montaje complejas, y según está definido en las DNAR RAAC Parte 43.

Mercancías peligrosas: Todo artículo objeto o sustancia que cuando se transporta por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante peligro para la salud, la seguridad, la propiedad los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional: La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios para un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un periodo de tiempo determinado, que coincide con los objetivos de seguridad operacional.

Modelo de competencias adaptado. Un conjunto de competencias, con su descripción y criterios de actuación correspondientes, adaptado de un marco de

competencias de la OACI, que una organización utiliza para elaborar instrucción y evaluación basadas en competencias y destinadas a determinada función

Motoplaneador: Planeador equipado con un motor que cumple con los requerimientos establecidos en la ~~DNAR~~ RAAC Parte 22.

N

Navegación basada en la performance (PBN): Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Nota.— Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

Navegación de área (RNAV): Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

Nota.— La navegación de área incluye la navegación basada en la performance así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

Nivel de crucero: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP): Nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil de un Estado, como se define en su programa estatal de seguridad

operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad correspondiente.

Nota.— El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halla a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halla a 6° por debajo del horizonte.

Número de clasificación de aeronaves (ACN)*. Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Nota.— El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

* Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.

Número de clasificación de pavimentos (PCN)†. Cifra que indica el valor soporte de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.

† Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.

O

Obstáculo: Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o parte del mismo, que:

- a) esté situado en un área destinada al movimiento de aeronaves en la superficie;
- b) ~~o~~ que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo; o
- c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

Objeto extraño (FOD). Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

Organización de instrucción reconocida. Entidad aprobada por y que funciona bajo la supervisión de un Estado contratante de conformidad con los requisitos del Anexo 1, para que realice la instrucción reconocida.

Operación con tiempo de desviación extendido (EDTO): Todo vuelo de un avión con dos o más motores de turbina, en el que el tiempo de desviación hasta un aeródromo de alternativa en ruta es mayor que el umbral de tiempo establecido por el Estado del explotador.

Operaciones en condiciones de baja visibilidad (LVO). ++ Operaciones de aproximación con un RVR inferior a 550 m y/o con una DH inferior a 60 m (200 ft) u operaciones de despegue con un RVR inferior a 400 m.

++ Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.

P

Pavimento. Capa o capas de materiales colocadas sobre la subrasante, ya se trate de pavimentos rígidos o flexibles, denominados así, debido a su capacidad de deformación y la forma en que transmiten los esfuerzos a las capas subyacentes.

Pavimento flexible. Pavimento compuesto de una serie de capas de resistencia creciente, desde el terreno de fundación hasta la capa de superficie. La estructura

mantiene un contacto íntimo con el terreno de fundación, distribuyendo las cargas en éste, y su estabilidad depende del entrelazado del árido, el rozamiento entre partículas y la cohesión.

Pavimento Rígido. Pavimento que distribuye las cargas al terreno de fundación y en cuya superficie hay una capa de rodaje compuesta por una losa de hormigón de cemento Portland con resistencia a la flexión relativamente elevada.

Peligro: Condición u objeto que podría provocar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

Personal de operaciones: Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota.— Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

Pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión. Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades y funciones de un piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la autoridad otorgadora de licencias.

Pista de despegue. Pista destinada exclusivamente a los despegues.

Pista contaminada. Véase “Estado de la superficie de la pista”.

Pista mojada. Véase “Estado de la superficie de la pista”.

Pista seca. Véase “Estado de la superficie de la pista”.

Pista de vuelo por instrumentos. Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos:

a) Pista para aproximaciones que no son de precisión. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo A y con visibilidad no inferior a 1000 m.

b) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

c) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.

d) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B, con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista inferior a 300 m o sin restricciones de alcance visual en la pista.

Pista de vuelo visual. Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos de aproximación visual o un procedimiento de aproximación por instrumentos a un punto más allá del cual pueda continuarse la aproximación en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Plataforma de viraje en la pista. Superficie definida, adyacente al pavimento en el extremo de una pista, con la finalidad de facilitar el viraje de 180° de los aviones.

Principios relativos a factores humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP): Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial, o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta. Los procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

a) Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA). Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A.

Nota.— Los procedimientos de aproximación que no son de precisión pueden ejecutarse aplicando la técnica de aproximación final en descenso continuo (CDFA). Las CDFA con guía VNAV de asesoramiento calculada por el equipo de a bordo se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 3D. Las CDFA con cálculo manual de la velocidad vertical de descenso requerida se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 2D.

b) Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV). Procedimiento de aproximación por instrumentos, con navegación basada en la performance (PBN), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A.

c) Procedimiento de aproximación de precisión (PA). Procedimiento de aproximación por instrumentos, basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS

y SBAS CAT I), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A o B.

Proceso de diseño de procedimientos de vuelo: El proceso que es específico del diseño de los procedimientos de vuelo por instrumentos que conduce a la creación o modificación de un procedimiento de vuelo instrumental.

Proceso de procedimiento de vuelo por instrumentos: El proceso regularizador desde el origen de datos hasta la publicación de un procedimiento de vuelo por instrumentos.

Programa de mantenimiento. Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo, el programa de fiabilidad, que se requiere para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP): Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

Proveedor de servicios de diseño de procedimientos (PDSP): Entidad que proporciona servicios de diseño de procedimientos. También puede tratarse de alguien que proporciona una capacitación a los diseñadores de procedimientos.

Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP): Es una organización que ha sido expresamente designada por el Estado Nacional para proveer, en su representación, en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de la República Argentina, y en concordancia con las regulaciones correspondientes, uno o más de los siguientes servicios:

a) Servicio de Tránsito Aéreo;

b) Servicio de Meteorología para la Navegación Aérea;

c) Servicio de Información Aeronáutica y Cartografía;

d) Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo

e) Servicio de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia; y,

e) Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

Publicación de Información Aeronáutica (AIP). Publicación expedida por el Estado, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Punto de decisión para el aterrizaje (LDP): Punto que se utiliza para determinar la performance de aterrizaje y a partir del cual, al ocurrir una falla de motor en dicho punto, se puede continuar el aterrizaje en condiciones de seguridad o bien iniciar un aterrizaje interrumpido.

Nota.— LDP se aplica únicamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 1.

Punto de decisión para el despegue (TDP): Punto utilizado para determinar la performance de despegue a partir del cual, si se presenta una falla de motor, puede interrumpirse el despegue o bien continuarlo en condiciones de seguridad.

Nota.— TDP se aplica únicamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 1.

Punto de no retorno: Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

Punto definido antes del aterrizaje (DPBL): Punto dentro de la fase de aproximación y aterrizaje, después del cual no se asegura la capacidad del

helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

Nota.— Los puntos definidos se refieren solamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 2.

Punto definido después del despegue (DPATO): Punto dentro de la fase de despegue y de ascenso inicial, antes del cual no se asegura la capacidad del helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

Nota.— Los puntos definidos se refieren solamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 2.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Punto de espera de la pista. Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

Nota.— En la fraseología radiotelefónica, la expresión “punto de espera” se utiliza para designar el punto de espera de la pista.

Punto de espera en la vía de vehículos. Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

Punto de espera intermedio. Punto designado en la intersección de dos calles de rodaje, o entre una calle de rodaje y una instalación de deshielo/antihielo, destinado al control del tránsito de aeronaves en rodaje, en el que las mismas y, eventualmente los vehículos que utilicen dicha vía con autorización de las

dependencias de control de aeródromo, se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

Punto crítico (Hot Spot). Sitio del área de movimiento de un aeródromo con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista, y en el que es necesario que pilotos y conductores presten mayor atención.

Punto de referencia de aeródromo. (ARP). Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo y que normalmente se establece en el centro de la pista principal. A los fines del establecimiento de las superficies limitadoras de obstáculos, se determinarán puntos de referencia con éstos fines específicos ubicados en los umbrales de cada pista.

R

Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

Registrador de vuelo: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR): Registrador combinado de vuelo instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la aeronave.

Registros de mantenimiento. Registros que se relacionan con el estado en que se encuentra el mantenimiento de las aeronaves, motores, hélices o artículos.

Rendimiento en materia de seguridad operacional: Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de

conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Resumen del acuerdo. †† Cuando una aeronave opera bajo un acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis* concertado entre el Estado de matrícula y otro Estado, el resumen del acuerdo es un documento que se transmite junto con el acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis* registrado ante el Consejo de la OACI, en el que se especifican de manera sucinta y clara las funciones y obligaciones que el Estado de matrícula transfiere a ese otro Estado.

†† Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020. (Enm. 44 Parte I – Enm 37 Parte II- Enm 23 Parte III - Anexo 6)

Retorno al Servicio: Es el acto mediante el cual se certifica que el mantenimiento que debía cumplirse sobre un producto aeronáutico se realizó de manera satisfactoria y de acuerdo con la ~~DNAR~~ RAAC Parte 43 y con los procedimientos descritos en el Manual de la Organización de Mantenimiento, encontrándose este producto en condiciones de aeronavegabilidad en lo que al trabajo realizado concierne.

Riesgo de seguridad operacional: La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

Ruta ATS: ...

Nota 2 – las rutas ATS se definen por medio de especificaciones de ruta que incluyen un designador de ruta ATS, la derrota hacia o desde puntos significativos (puntos de recorrido), la distancia entre puntos significativos, los requisitos de notificación y, según lo determinado por la Autoridad Aeronáutica, la altitud segura mínima.

S

Seguimiento de aeronaves: Proceso establecido por el explotador que mantiene y actualiza, a intervalos normalizados, un registro basado en tierra de la posición en cuatro dimensiones de cada aeronave en vuelo.

Seguridad operacional: Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

Señal. Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Serie de vuelos: Vuelos consecutivos que:

a) se inician y concluyen dentro de un plazo de 24 horas; y

b) son efectuados en su totalidad por un mismo piloto al mando.

Servicio de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPD): Servicio establecido para diseñar, documentar, validar, mantener continuamente y revisar periódicamente los procedimientos de vuelo por instrumentos necesarios para la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea.

Servicios de escala: Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

Sistema de parada. Sistema diseñado para desacelerar a un avión en caso de sobrepaso de pista.

Sistema de vigilancia ATS. Expresión genérica que significa, según el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema basado en tierra comparable que permite la identificación de aeronaves.

Nota.— Un sistema similar basado en tierra es aquel para el cual se ha comprobado, por evaluación comparativa u otra metodología, que tiene niveles de seguridad operacional y de eficacia iguales o mejores que los del SSR monoimpulso.

Simulador de vuelo. Véase Entrenador Sintético de vuelo.

Sistema de calidad. Procedimientos y políticas de organización documentados; auditoría interna de esas políticas y procedimientos; examen de la gestión y recomendación para mejorar la calidad.

Sistema de documentos de seguridad de vuelo: Conjunto de documentación interrelacionada establecido por el explotador, en el cual se recopila y organiza la información necesaria para las operaciones de vuelo y en tierra, y que incluye, como mínimo, el manual de operaciones y el manual de control de mantenimiento del explotador.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS): Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, la rendición de cuentas, líneas de las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

Sistema de visión combinado (CVS): Sistema de presentación de imágenes procedentes de una combinación de sistema de visión mejorada (EVS) y sistema de visión sintética (SVS).

Sistema de visión mejorada (EVS): Sistema de presentación, en tiempo real, de imágenes electrónicas de la escena exterior mediante el uso de sensores de imágenes.

Nota.— El EVS no incluye sistemas de visión nocturna con intensificación de imágenes (NVIS).

Sistema de visión sintética (SVS): Sistema de presentación de imágenes sintéticas, obtenidas de datos, de la escena exterior desde la perspectiva del puesto de pilotaje.

Sistema significativo para EDTO: Sistema de avión cuya falla o degradación podría afectar negativamente a la seguridad operacional particular de un vuelo

EDTO, o cuyo funcionamiento continuo es específicamente importante para el vuelo y aterrizaje seguros de un avión durante una desviación EDTO.

Sustancias psicoactivas: ~~El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.~~ Cualquier sustancia natural o sintética, no producida por el organismo, que actúe sobre el sistema nervioso central y sea capaz de alterar y/o modificar la actividad psíquica, emocional y el funcionamiento del organismo. Se consideran tales el alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

T

Temperatura de referencia. Es la media mensual de las temperaturas máximas diarias del mes más caluroso del año, siendo éste, aquél que tiene la temperatura media mensual más alta.

Tiempo de conmutación (luz). El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

Tiempo de desviación máximo: Intervalo admisible máximo, expresado en tiempo, desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta.

Tiempo de instrucción con doble mando: Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave.

Tiempo en entrenador. Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo aprobado por la autoridad otorgadora de licencias.

Traje de supervivencia integrado: Traje que debe satisfacer los requisitos relativos a un traje de supervivencia y un chaleco salvavidas.

Tramo de aproximación final (FAS): Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante la cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

U

Umbral de tiempo: Intervalo, expresado en tiempo, establecido por el Estado del explotador hasta un aeródromo de alternativa en ruta, respecto del cual para todo intervalo de tiempo superior se requiere una aprobación específica para EDTO del Estado del explotador.

Unidad de competencia. Función discreta que consta de varios elementos de competencia.

V

Vigilancia basada en la performance (PBS): Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

Nota.— Una especificación PBS comprende los requisitos de performance de vigilancia que se aplican a los componentes del sistema en términos de la vigilancia que debe ofrecerse y del tiempo de entrega de datos, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión de los datos de vigilancia, la seguridad y la

funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.

Vigilancia de la seguridad operacional: Función realizada por el Estado para asegurar que las personas y organismos que desempeñan actividades de aviación cumplan las leyes y reglamentos nacionales relativos a la seguridad operacional.

Visualizador de “cabeza alta” (HUD): Sistema de presentación visual de la información de vuelo en el campo visual frontal externo del piloto.

Z

Zona de parada (SWY). Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Zona despejada de obstáculos (OFZ). Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles y necesario para fines de navegación aérea.

Zona de toma de contacto (TDZ). Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

Zona libre de obstáculos (CWY). Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

Zonas de vuelo protegidas. Espacio aéreo específicamente destinado a moderar los efectos peligrosos de la radiación por rayos láser.

SUBPARTE C – ABREVIATURAS Y SIGLAS

1.21 Aplicación

Cuando las abreviaturas y siglas indicadas a continuación sean empleadas en Partes 11, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 101, y 103, 133 y 137 del Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR), y en las Partes 1, 13,18, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 101,105, 119, 120, 121, 133, 135, 137, 139, 141, 142, 145, y 147, 153, 154, 155, 156, HL, HML y VLA de las RAAC tienen el siguiente significado:

Abreviaturas y siglas

AAC/AA: Autoridad de Aviación Civil / Autoridad Aeronáutica

A-CDM: Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto

ACN : Número de clasificación de aeronaves (aplicable hasta el 27/11/2024)

ACR** : Índice de clasificación de aeronaves (aplicable a partir del 28/11/2024)

ADIZ Zona de Identificación de Defensa Aérea

ADP: Licencia de conductor en la parte aeronáutica

ADREP Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes

ADRS Sistema registrador de datos de aeronave

AGA: Aeródromos y Ayudas terrestres.

AIM: Gestión de información aeronáutica

AIR Registrador de imágenes de a bordo

AIRS Sistema registrador de imágenes de a bordo

AloSP Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional

ANSP Proveedor de servicios de navegación aérea

APU Grupo auxiliar de energía

APV Procedimiento de aproximación con guía vertical

ASDA Distancia disponible de aceleración-parada

ASE Error del sistema altimétrico

ATM Gestión del tránsito aéreo

Baro-VNAV Navegación vertical barométrica

CARS Sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje

CBR: Índice de resistencia de California

cd: Candela

CDL Lista de desviaciones respecto a la configuración

CG Centro de gravedad

cm Centímetro

CVS Sistema de visión combinado

D-FIS Servicio de información de vuelo por enlace de datos

DLR Registrador de enlace de datos

DLRS Sistema registrador de enlace de datos

DSTRK Derrota deseada

EDTO Operación con tiempo de desviación extendido

EFB Maletín de vuelo electrónico

EGT Temperatura de los gases de escape

EICAS Sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor

ELT(AD) ELT de desprendimiento automático

ELT(AF) ELT fijo automático

ELT(AP) ELT portátil automático

ELT(S) ELT de supervivencia

EPR Relación de presiones del motor

EUROCAE Organización europea para el equipamiento de la aviación civil

EVS Sistema de visión mejorada

FDAP Programa de análisis de datos de vuelo

FIIV Formulario Información Intención de vuelo

FM Frecuencia modulada

FOD: Objeto extraño (Foreign Object Damage)

FPD Diseño de procedimientos de vuelo

ft/min Pies por minuto

g Aceleración normal

GCAS Sistema de prevención de colisión con el terreno

GLS Sistema de aterrizaje GBAS

GPS Sistema mundial de determinación de la posición

GRF Formato Global de Reporte (Global Report Format)

HUD Visualizador de “cabeza alta”

lb Libra

lbf Libra-fuerza

IFP Procedimiento de vuelo por instrumentos

IFPD Diseño de Procedimientos de Vuelo por Instrumentos

IFPDS Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo por Instrumentos

inHg Pulgada de mercurio

INS Sistemas de navegación inercial

~~JIAAC: Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil.~~

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

kg/m² Kilogramo por metro cuadrado

kN Kilonewton

L: Litro

LDA Distancia de aterrizaje disponible

LDAH Distancia de aterrizaje disponible (helicópteros)

LDRH Distancia de aterrizaje requerida (para helicópteros)

LED Diodo electroluminiscente

MDA Altitud mínima de descenso

MDH Altura mínima de descenso

MLS Sistema de aterrizaje por microondas

MOPS Normas de performance operacional mínima

MPa: Megapascal

NAV Navegación

NPA Procedimiento de aproximación que no es de precisión

NVIS Sistema de visión nocturna con intensificación de imágenes

OFZ: Zona despejada de obstáculos

OLS: Superficies limitadoras de obstáculos

OMGWS: Ancho exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal

PA ~~Prueba de Aviones~~ Procedimiento de aproximación de precisión

PANS Procedimientos para los servicios de navegación aérea

PANS-OPS Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves

PAPI: Indicador de trayectoria de aproximación de precisión

PBC Comunicación basada en la performance

PBN Navegación basada en la performance

PBS Vigilancia basada en la performance

PCN: Número de clasificación de pavimentos (Aplicable hasta el 27/NOV/2024)

PCR^{††}: Índice de clasificación de pavimentos (Aplicable a partir del 28/NOV/2024).

PNR Punto de no retorno

psi Libra por pulgada cuadrada

REILS: Luces de identificación de umbral de pista

RESA: Área de seguridad de extremo de pista

RNPSOR Performance de navegación requerida y requisitos operacionales especiales

RSP Performance de vigilancia requerida

SDCPS Sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional

SI Sistema internacional de unidades

SMM Manual de gestión de la seguridad operacional

SMS Sistema de gestión de la seguridad operacional

SOP Procedimiento operacional normalizado

SPI: Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional

SPT: Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional

SSEI: Servicio de salvamento y extinción de incendios

SSP Programa estatal de seguridad operacional

SVS Sistema de visualización sintética

TAI Tránsito Aéreo Irregular

TODA: Distancia de despegue disponible

TODAH Distancia de despegue disponible (para helicópteros)

TODRH Distancia de despegue requerida (para helicópteros)

TORA: Recorrido de despegue disponible

TVE Error vertical total

VNAV Navegación vertical



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Propuesta de Enmienda RAAC 1 EX-2021-69757134- -APN-ANAC#MTR

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 52 pagina/s.