

Regulaciones Argentinas
de Aviación Civil



RAAC PARTE 1

DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

Tercera edición
31 Julio de 2008

RAAC PARTE 1

DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

Tercera edición
31 Julio de 2008

REGISTRO DE ENMIENDAS

ENMIENDAS			
Número de Enmienda	Fecha de Aplicación	Fecha de Anotación	Anotada por

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PAGINAS

SUBPARTE	PAGINA	REVISION	SUBPARTE	PAGINA	REVISION
REGISTRO DE ENMIENDAS	ii		SUBPARTE B	2.23	
				2.24	
				2.25	
LISTA DE VERIFICACIÓN DE PAGINAS	iii			2.26	
	iv			2.27	
				2.28	
ÍNDICE	v			2.29	
	vi			2.30	
PRÓLOGO	vii		SUBPARTE C	3.1	
	viii			3.2	
	ix			3.3	
	x			3.4	
				3.5	
				3.6	
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	xi				
AUTORIDAD DE COORDINACIÓN	xii				
SUBPARTE A	1.1				
	1.2				
SUBPARTE B	2.1				
	2.2				
	2.3				
	2.4				
	2.5				
	2.6				
	2.7				
	2.8				
	2.9				
	2.10				
	2.11				
	2.12				
	2.13				
	2.14				
	2.15				
	2.16				
	2.17				
	2.18				
	2.19				
	2.20				
	2.21				
	2.22				

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CRFA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 - DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

INDICE GENERAL

- REGISTRO DE ENMIENDAS

- LISTA DE VERIFICACION DE PÁGINAS

- INDICE

- PRÓLOGO

- AUTORIDADES DE APLICACIÓN

- AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

- SUBPARTE A – GENERALIDADES

1.1 Reglas de interpretación

1.3 Aplicación

1.5 Organización de las disposiciones reglamentarias. - Categorías

1.6 Presentación editorial

1.7 Organización de las definiciones generales, abreviaturas y siglas

- SUBPARTE B – DEFINICIONES GENERALES

1.11 Aplicación

- SUBPARTE C – ABREVIATURAS Y SIGLAS

1.21 Aplicación

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CPRA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 - DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

PRÓLOGO

1. ANTECEDENTES

(a) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 tiene como objetivo “que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”.

(b) La República Argentina, como Estado signatario del mencionado convenio, y conforme con lo establecido en el Artículo 12 del mismo, está obligada a adoptar medidas para garantizar la seguridad a través de la observancia de las normas internacionales en el cumplimiento de sus obligaciones de control de la seguridad operacional. Para cumplir con esta obligación, se promulgó el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y las normas y procedimientos que hasta la fecha de la publicación de las presentes regulaciones estaban vigentes en el ámbito de la aviación civil. Posteriormente, un cierto número de dichas normas y procedimientos fueron actualizadas y consolidadas en el presente cuerpo normativo bajo la denominación de Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC). Las restantes normas y procedimientos que aún no han sido incorporadas como parte de estas regulaciones, serán progresivamente incluidas con el fin de contar en un futuro con un único conjunto de normas que ofrezcan una mayor claridad y simplicidad a la comunidad aeronáutica en cuanto al conocimiento y comprensión de los requisitos que toda persona debe satisfacer para poder realizar actividades aeronáuticas en el ámbito de la aviación civil.

(c) En concordancia con la política establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las normas y procedimientos contenidos en las RAAC están basados en aquellos homólogos de las Federal Aviation Regulations (FAR) de los Estados Unidos de Norteamérica, la Joint Aviation Regulations (JAR) y en los Anexos de la OACI, así como también requerimientos nacionales y de otros Estados contratantes.

2. ADOPCIÓN DE LAS RAAC.

(a) La adopción de estas regulaciones tiene por objeto:

- (1) Establecer un balance adecuado entre el Estado Nacional y todas aquellas personas que realicen actividades relacionadas con la actividad aeronáutica, permitiendo que el Estado pueda realizar el control operacional adecuado sin restringir excesivamente las actividades de la comunidad aeronáutica.
- (2) Adecuar las funciones y responsabilidades que, conforme al Convenio, debe llevar a cabo el Estado Nacional en relación a los medios con que éste cuenta.
- (3) Lograr relaciones armónicas entre el Estado Nacional y todas aquellas personas que deben llevar a la práctica lo dispuesto en las presentes regulaciones.

3. CONSTITUCIÓN DE LAS RAAC

(a) Las RAAC están constituidas por las siguientes Partes:

- (1) **Parte 1 - Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas:** Establece la terminología empleada en las Partes 21, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 39, 43, 45, 101, 103, 105, 133 y 137 del Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR) y en las Partes 1, 13, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 119, 121, 135 y 145 de las RAAC, como así también sus significados.
- (2) **Parte 13 - Investigación de Accidentes de Aviación Civil:** Establece las normas relacionadas con la investigación de accidentes de aeronaves de matrícula civil en la República Argentina con el objeto de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil nacional e internacional.
- (3) **Parte 61 – Licencias, Certificados de Competencia y Habilitaciones para Pilotos:** Establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de las licencias y certificados de competencia de piloto, las Habilitaciones conexas y las condiciones bajo las cuales estas se requieren, sus atribuciones y limitaciones.
- (4) **Parte 63 – Licencias para Miembros de la Tripulación – Excepto Pilotos:** Establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de licencias de mecánico de a bordo, técnico mecánico de a bordo, de navegador y radiooperador de a bordo, las habilitaciones conexas, las autorizaciones a personal aeronavegante con licencia extranjera, las normas generales de operación, sus atribuciones y limitaciones.

(5) **Parte 64 – Certificados de Competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros:** Establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento del certificado de competencia de Tripulante de Cabina de Pasajeros (TCP), la habilitación Instructor de Tripulante de Cabina de Pasajeros (ITCP), de tipo de avión, las condiciones bajo las cuales son necesarias, sus atribuciones y limitaciones.

(6) **Parte 65 – Personal Aeronáutico – Excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo:** Establece los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de licencias y certificados de competencia para el personal aeronáutico que no pertenezca a la tripulación de vuelo, sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales son necesarias, las atribuciones y limitaciones que corresponden a su titular.

(7) **Parte 67 – Certificado de Aptitud Psicofisiológica:** Establece los estándares médicos para el otorgamiento del certificado de aptitud y del certificado de habilitación psicofisiológica necesarios para la obtención de las Licencias, Certificados de Competencia y Habilitaciones de acuerdo con las Partes 61, 63, 64, 65 de las RAAC.

(8) **Parte 91 – Reglas de Vuelo y Operación General:** Establece las reglas que gobiernan las operaciones de las aeronaves en lo relativo al Tránsito Aéreo y a la Aeronavegabilidad Continuada que se realizan dentro del Territorio Nacional, aguas jurisdiccionales, su espacio aéreo y todo espacio aéreo que se encuentre bajo la jurisdicción del Control de Tránsito Aéreo de la República Argentina.

(9) **Parte 119 – Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos :** Establece los requerimientos que debe satisfacer toda persona que pretenda obtener un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CE-SA) para realizar operaciones de acuerdo con las Reglas de Operación descriptas en las Partes 121 y 135.

(10) **Parte 121 – Requerimientos de Operación: Operaciones Regulares Internas e Internacionales y Operaciones Suplementarias:** Establece las normas de operación (tanto operativas como de mantenimiento) que se aplican a los Explotadores Aéreos Regulares y No Regulares que operan con aviones con una capacidad de más de 30 pasajeros o más de 3.400 Kg. de carga paga.

(11) **Parte 135 – Requerimientos de Operación: Operaciones no Regulares Internas e Internacionales:** Establece las normas de operación (tanto operativas como de mantenimiento) que se aplican a los Explotadores Aéreos No Regulares que operan con aeronaves con una capacidad de hasta 30 pasajeros o 3.400 Kg. de carga paga inclusive.

(12) **Parte 145 – Talleres Aeronáuticos de Reparación:** Establece los requerimientos que debe satisfacer toda persona que pretenda obtener un Certificado de Taller Aeronáutico de Reparación para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción y alteraciones en aeronaves civiles con matrícula argentina y los privilegios y limitaciones que otorga dicho certificado.

4. AUTORIDADES DE APLICACIÓN

(a) A los fines establecidos en el Código Aeronáutico, el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina (EMGFA), a través del Comando de Regiones Aéreas (CRA), dicta las normas de las presentes regulaciones y fiscaliza que todas las operaciones aéreas y terrestres relacionadas con la aeronáutica civil se realicen de acuerdo con tales normas así como también, que los explotadores, personal de vuelo y de tierra y demás personas (incluido el público en general) afectadas por estas regulaciones cumplan con dichas normas.

(b) Los siguientes organismos dependientes del Comando de Regiones Aéreas actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

(1) **Dirección Nacional de Aeronavegabilidad:** En todo lo relacionado con la administración de las normas y procedimientos que rigen las condiciones de aeronavegabilidad tanto de las aeronaves civiles nacionales como de las extranjeras operadas por empresas nacionales así como también las normas y procedimientos que deben satisfacer el personal técnico aeronáutico, los talleres aeronáuticos de reparación y las fábricas de productos aeronáuticos y la administración del Registro Nacional de Aeronaves.

(2) **Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:** En todo lo relacionado con la operación aérea de los Explotadores de servicios de Transporte Aéreo, de Trabajo Aéreo y Aviación General, con los programas de instrucción y las exigencias operativas del personal que cumple funciones aeronáuticas civiles a bordo y en superficie, así como el otorgamiento de los certificados de idoneidad aeronáutica correspondientes, y la certificación de los simuladores de aeronaves y de las escuelas de vuelo y los centros de instrucción respectivos.

(3) **Dirección de Tránsito Aéreo:** 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.

(4) **Dirección de Comunicaciones:** En todo lo relacionado con 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.

(5) **Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil:** 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.

(c) Cada uno de estos organismos tiene responsabilidad, a su vez, en los aspectos correlacionados con sus respectivas áreas para la aprobación, certificación y posterior control de las Especificaciones de Operación de los Explotadores Aéreos.

(d) Asimismo, cada uno de dichos organismos tiene atribuciones para aplicar las sanciones por faltas relacionadas con los aspectos bajo su área de responsabilidad.

CRFA

ESTA PAGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CPRA

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Los siguientes Organismos actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

1. COMANDO DE REGIONES AÉREAS

Av. Com. Pedro Zanni 250
1104 - Buenos Aires - República Argentina
Tel/Fax 54 11 4317-6133/6018
Tel: 54 11 4317-6000 Int: 16112
Dirección: (AFS) SABBQRCT
Telex: 27119 FUAER AR
Dirección Telegráfica: CORAER BAIRE
E-mail: buecray@faa.mil.ar

2. DIRECCIÓN DE TRÁNSITO AÉREO

Av. Comodoro Pedro Zanni 250 – Of. 178 Sector Verde
1104 - Buenos Aires República Argentina
Tel/Fax 54 11 4317-6307
Dirección (AFS): SABBQTDI
Telex: 27119 FUAER AR
Dirección Telegráfica: DITRAER BAIRE
E-mail: ditraer@faa.mil.ar

3. DIRECCIÓN DE HABILITACIONES AERONÁUTICAS

Departamento Instituciones Aerodeportivas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250 – Of. 365 Sector Amarillo
1104 - Buenos Aires República Argentina
Dirección (AFS): SIABBQFDI
Tel. 54 11 4317-6023-6010
Tel/Fax. 54 11 4317-6129
E-mail: buedhadir@faa.mil.ar

4. COMISIÓN DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Av. Com. Pedro Zanni 250 - Of. 264. Sector Amarillo
1104 - Buenos Aires - República Argentina
Dirección (AFS): SABBQRCP
Tel. 54 11 4317-6000 Int. 14593
4317 - 6698 / 6498
E-mail: buecrcp@faa.mil.af

5. DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD

Junín 1060
1113 - Buenos Aires - República Argentina
Dirección (AFS): SABBQVDN
Tel. 54 11 4508-2106 - Fax: 54 11 4508-2107
Telex: 27928 DNAFAA
E-Mail: dirección@dna.org.ar

6. JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Av. Belgrano 1370. P. 11 Dpto "B"
1107 - Buenos Aires - República Argentina
Dirección (AFS): SABBQJPT
Tel. Fax.: 54 11 4381-6333
Tel. 4317-6000 Int: 16704. / 16705
E-mail: info@jiaac.org

AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

Para la recepción de consultas, presentación de propuestas y notificación de errores u omisiones dirigirse a:

7. DEPARTAMENTO PROYECTO INTERNATIONAL AVIATION SAFETY ASSESSMENT (IASA)

Av. Com. Pedro Zanni 250 – Of. 261/1 Sector Amarillo
1104 - Buenos Aires – República Argentina
Dirección (AFS): SABBQRPK
Tel. 54 11 4317-6000 Int. 14331 – Fax 54 11 4317 6052

CPRA

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 - DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Secc. Titulo

- 1.1 Reglas de interpretación
- 1.3 Aplicación
- 1.5 Organización de las disposiciones reglamentarias. - Categorías
- 1.6 Presentación editorial
- 1.7 Organización de las definiciones generales, abreviaturas y siglas

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.

1.3 Aplicación

(a) Las disposiciones de las presentes regulaciones se aplican a todas las personas que operen, o realicen funciones aeronáuticas a bordo de, o funciones aeronáuticas en superficie sobre, cualquiera de las siguientes aeronaves:

- (1) Una aeronave matriculada en la República Argentina;
- (2) Una aeronave matriculada en otro Estado Contratante operada por una persona que cuenta con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) otorgado por la República Argentina, debiendo mantenerse la aeronave conforme a los estándares del Estado en el cual está matriculada, independientemente del lugar en el que reciba dicho mantenimiento;
- (3) Una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que opere en el Territorio Nacional y en los espacios aéreos extraterritoriales (cuando por convenio se acuerda que dichos espacios aéreos se encuentran bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina).

(b) Las disposiciones de las presentes regulaciones referidas a personas habilitadas conforme a cualquiera de sus Partes, también se aplican a cualquier persona que se dedica a actividades regidas por cualquier Parte de las mismas, aunque no cuente con la habilitación, las especificaciones referidas a las operaciones u otra documentación similar apropiada que se requiera como parte de la habilitación.

(c) Las disposiciones de las presentes regulaciones referidas a cuestiones generales establecen los

estándares mínimos para todas las aeronaves operadas en la República Argentina. En caso de incompatibilidad de los estándares específicos aplicables al titular de un Certificado con las disposiciones de índole general, regirán los primeros.

(d) Los Explotadores Aéreos extranjeros que realicen operaciones de transporte aerocomercial hacia, desde o dentro de la República Argentina, deberán regirse por las disposiciones de las Especificaciones de Operación otorgadas por la Autoridad Aeronáutica, y por las disposiciones aplicables estipuladas en la Parte 91. Las disposiciones referidas a los titulares de un CESA solamente se aplican a los Explotadores certificados por la República Argentina.

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 pie 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.

1.7 Organización de las definiciones generales, abreviaturas y siglas.

(a) Las definiciones utilizadas en las presentes regulaciones están organizadas del siguiente modo:

- (1) Las definiciones aplicables a dos o más Partes de las RAAC, aparecen en la Parte 1, Subparte B – “Definiciones Generales”.
- (2) Las definiciones aplicables sólo a una Parte de las RAAC, aparecen como Definiciones particulares al comienzo de dicha Parte.
- (3) Las definiciones contenidas en la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico de la República Argentina) y en la legislación complementaria se detallan en dicha normativa y no en esta Regulación.
- (4) Las abreviaturas y siglas utilizados en cada Parte se definen en la Subparte C – “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.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 – DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

SUBPARTE B – DEFINICIONES GENERALES

1.11 Aplicación

Esta Subparte contiene los términos empleados en las Partes 21, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 39, 43, 45, 101, 103, 105, 133 y 137 del Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR) y en las Partes 1, 13, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 119, 121, 135 y 145 de las RAAC, como así también sus significados. El ordenamiento es alfabético, a menos que el contexto lo requiera de otra manera:

A prueba de fuego:

(a) Con respecto a materiales y partes utilizadas para contener fuego en una zona de incendio definida, es la capacidad de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, con las dimensiones apropiadas para el fin para el que fueron diseñados cuando hay un incendio severo durante mucho tiempo en esa zona; y

(b) Con respecto a otros materiales y partes, significa que puede resistir el calor asociado con el incendio, al menos igual que el acero, en dimensiones apropiadas para el propósito que son usados.

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 Nº 934 / 70.

Actuación humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas. (Ver también "Principios relativos a Factores Humanos")

Acuerdo ADS-C: Plan de notificación que rige las condiciones de notificación de datos ADS-C (o sea, aquellos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de utilizar la ADS-C al suministrar los servicios de tránsito aéreo).

NOTA: Las condiciones de acuerdo se establecen entre el sistema terrestre y la aeronave por medio de un contrato o una serie de contratos.

Adaptación: Autorización asentada por un Instructor de Vuelo en el Libro de Vuelo o Libro de Lanzamientos del interesado que certifica que el titular ha cumplido con las exigencias para ejercer atribuciones que otorga la licencia o certificado de competencia y que no requieren de habilitación.

Aerodino: Es toda aeronave más pesada que el aire cuya sustentación se produce, principalmente, mediante fuerzas aerodinámicas. Se dividen en aquellas de Alas Fijas y aquellas de Alas Rotativas.

Aeródromo (AD): Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

NOTA: Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

Aeródromo de alternativa post-despegue. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

Aeródromo de alternativa en ruta. Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si esta experimentara condiciones anormales o de emergencia en ruta.

Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS. 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.

Aeródromo de alternativa de destino. Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

NOTA: El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo alternativo de destino para dicho vuelo.

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.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por aquellas reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave de alas rotativas: Es un aerodino cuya sustentación en el aire se debe, principalmente, a las reacciones aerodinámicas sobre sus alas o palas que giran alrededor de un eje, las cuales forman parte del rotor.

NOTA: Ver helicóptero, giroplano, girodino.

Aeronave de despegue vertical: Aeronave más pesada que el aire capaz de despegar y aterrizar en forma vertical, y vuelo a baja velocidad que depende principalmente de dispositivos de sustentación originados por la potencia de sus motores, o sustentación originada por los mismos durante esos regímenes de vuelo y en superficies aerodinámicas no rotativas para sustentación durante el vuelo horizontal.

Aeronavegabilidad Continuada: Conjunto de procedimientos y acciones que tienden a mantener la condición de aeronavegabilidad de una aeronave en forma continua.

Aeronotificación: Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición y de información operacional y/o meteorológica.

Aerovía (AWY): Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

Aeropuerto: Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales.

NOTA: La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales.

Aerostato: Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de su fuerza de flotabilidad.

AIRAC: Una sigla (reglamentación y control de información aeronáutica) que significa el sistema que tiene por objeto la notificación anticipada, basada en fechas comunes de entrada en vigor, de las circunstancias que requieren cambios importantes en los métodos de operaciones.

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 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.

Alcance visual en la pista (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Alteración: Es la sustitución de alguna parte o dispositivo de una aeronave mediante el reemplazo por otra de diferente tipo y/o la incorporación de alguna parte o dispositivo; no estando comprendidos éstos en el Diseño Tipo Original de la aeronave tal como está descrito en las especificaciones de la misma (hoja de datos del Certificado Tipo, Lista de Equipamiento aprobado del fabricante).

Alteración mayor: Alteración no listada en las especificaciones de la aeronave, motor o hélice, y:

(a) Que podría afectar apreciablemente al peso, balanceo, resistencia estructural, performance, operación de la planta motriz, características de vuelo, u otras cualidades que afectan la aeronavegabilidad; o

(b) Que no se realiza de acuerdo con prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

Alteración menor: Toda alteración que no sea una alteración mayor.

Altitud: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como puntual y el nivel medio del mar (MSL).

Altitud crítica: Significa la altitud máxima a la cual, en la atmósfera estándar, es posible mantener a las r.p.m. especificadas, una potencia o presión de admisión determinadas en las especificaciones. A menos que se determine de otro modo la altitud crítica es la altitud máxima a la que es posible mantener, a las r.p.m. máximas continuas, una de las siguientes condiciones:

(a) La potencia máxima continua, en el caso de motores, para los cuales esta potencia nominal, es la misma al nivel del mar y a una altitud nominal; o

(b) La presión de admisión nominal máxima continua, en el caso de motores, para los cuales la potencia máxima continua se rige por la presión de admisión constante

Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH) Altitud o altura especificada, en la aproximación de precisión, a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

NOTA 1: Para la altitud de decisión (DA) se tomó como referencia el nivel medio del mar (MSL) y para la altura de decisión (DH), la elevación del umbral.

NOTA 2: La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En operaciones de Categoría III con altura de decisión, la referencia visual requerida es aquella especificada para el procedimiento y operación particulares.

Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH): La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

NOTA 1: Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 7 ft por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Altitud de presión: Es la altitud que corresponde a una presión dada según la atmósfera tipo.

Altitud de transición: Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH): Altitud o altura especificada en una aproximación que no sea de precisión o en circuito por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

NOTA 1: Para la altitud mínima de descenso (MDA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura mínima de descenso (MDH) la elevación del aeródromo o la elevación del umbral si éste estuviera a más de 2 metros (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuitos se toma como referencia la elevación del aeródromo.

NOTA 2: La referencia visual requerida significa aquella Sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

Altitud mínima de sector: La altitud más baja que puede usarse que permite conservar un margen vertical mínimo de 1000 pies, sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 Km. (25 NM) de radio, centrado en una radioayuda para la navegación.

Altura: Es la distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado puntual y un punto o nivel en la superficie.

Alumno piloto: El que cursa los estudios para el aprendizaje técnico y teórico del vuelo y los demás conocimientos necesarios para la conducción de la aeronave.

Análisis de datos de vuelo: Proceso para analizar los datos de vuelo registrados a fin de mejorar la seguridad de las operaciones de vuelo.

Aproximación en circuito. Prolongación de un procedimiento de aproximación por instrumentos, que permite maniobrar alrededor del aeródromo, con referencias visuales, antes de aterrizar.

Aproximación final: Parte del procedimiento de aproximación por instrumentos que se inicia en un punto o referencia determinados o, cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia:

(a) Al final del último viraje reglamentario, viraje de base o viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica uno; o

(b) En el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual puede efectuarse un aterrizaje; o bien se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

Aproximación frustrada: Procedimiento que debe seguirse si después de una aproximación por instrumentos, no se efectúa el aterrizaje y ocurre generalmente:

(a) Cuando la aeronave ha descendido a la altura de decisión y no ha establecido contacto visual; o bien

(b) Cuando indique la dependencia de control de tránsito aéreo, que hay que realizar un ascenso imprevisto, o efectuar un giro, o trasladarse a un fijo.

Aproximación inicial. Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que consiste en la primera aproximación a la instalación o fijo establecido para el comienzo de la aproximación intermedia, y que comienza en la posición anterior determinada por una ayuda para la navegación o a la estima ubicada en la trayectoria que desarrolla la aeronave rumbo al aeródromo de destino.

Aproximación intermedia: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos comprendida entre la primera llegada a la primera instalación de navegación o un punto de posición predeterminado, y el comienzo de la aproximación final.

NOTA: La aproximación intermedia puede incluir las operaciones prescritas en circuitos de espera IFR.

Aproximación por instrumentos: Procedimiento prescrito para la aproximación aplicando las reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos que incluyen las trayectorias de aproximación inicial, de aproximación intermedia y de aproximación final.

Aproximación radar: Aproximación ejecutada por una aeronave, bajo la dirección de un controlador radar.

Aproximación sincronizada: Procedimiento de aproximación IFR, por el cual se reducen las mínimas de separación en tiempo entre aeronaves en secuencia de aproximación, basado en el cruce de un punto común especificado en la trayectoria de aproximación final a intervalos preestablecidos por la dependencia ATC.

NOTA: Los procedimientos para las aproximaciones sincronizadas deberán contar con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica competente, previo a su aplicación.

Aproximación visual: La aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno y teniendo el aeródromo a la vista.

Aptitud psicofisiológica: Conjunto de capacidades físicas y psíquicas que debe poseer un individuo para desempeñar con eficiencia y seguridad las atribuciones correspondientes a la/s licencia/s y/o certificados de competencia que solicite o posea.

Área de aproximación: Parte especificada de la superficie del terreno o de una extensión de agua, anterior al umbral que se designa, a los fines de garantizar un grado satisfactorio de seguridad y regularidad en las operaciones de aeronaves durante la fase de aproximación.

Área de aproximación final y de despegue (FATO): Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO está destinada a los helicópteros de Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.

Área de aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de control (CTA): Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre la superficie terrestre.

Área de control terminal (TMA): Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Área de maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de maniobras visuales (circuito): Área en el cual hay que tener en cuenta el franqueamiento de obstáculos cuando se trata de aeronaves que llevan a cabo una aproximación en circuito.

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Área de seguridad (de un helipuerto): Área definida de un helipuerto en torno al área de aproximación final y de despegue (FATO), que esta 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 señales: Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.

Área estéril: Comprende un área hacia la cual el acceso es controlado mediante la inspección de las personas y sus pertenencias de acuerdo con un programa de seguridad.

Ascenso en crucero: Técnica de crucero de un avión, que resulta de un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión.

Asesoramiento anticollisión: Asesoramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Aterrizaje forzoso seguro: Aterrizaje o amaraje inevitable con una previsión razonable de que no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.

Atmósfera tipo: (Atmósfera definida en el Documento 7488/2 – OACI)
Una atmósfera definida como sigue:

(a) el aire es un gas perfecto seco;

(b) las constantes físicas son:

(i) Masa molar media al nivel del mar:
 $M_0 = 28,964420 \times 10^{-3} \text{ kg/mol}^{-1}$

(ii) Presión atmosférica al nivel del mar:
 $P_0 = 1013,25 \text{ hPa}$

(iii) Temperatura al nivel del mar:
 $t_0 = 15^\circ\text{C}$
 $T_0 = 288,15\text{K}$

(iv) Densidad atmosférica al nivel del mar:
 $P_0 = 1,2250 \text{ kg/m}^3$

(v) Temperatura de fusión del hielo:
 $T_i = 273,15\text{K}$

(vi) Constante universal de los gases perfectos:
 $R^* = 8,31432 \text{ JK}^{-1} \text{ mol}^{-1}$

(c) los gradientes térmicos son:

Altitud geopotencial (km)		Gradiente térmico (Kelvin por kilómetro geopotencial patrón)
De	A	
-5.0	11.	-6.5
11.0	20.0	0.0
20.0	32.0	+1.0
32.0	47.0	+2.8
47.0	51.0	0.0
51.0	71.	-2.8
71.0	80.	-2.0

NOTA: El metro geopotencial patrón vale $9,80665 \text{ m}^2 \text{ s}^{-2}$

Autoridad ATS competente: La autoridad apropiada, designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

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.

Autorrotación: Condición de vuelo de una aeronave de alas rotativas, en la cual el rotor sustentador es accionado totalmente por acción del aire cuando ésta se encuentra en movimiento.

Aviación General: Todas las operaciones de aviación que no estén comprendidas dentro de aquellas correspondientes a Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo según define el Código Aeronáutico.

Avión (Aeroplano): Aerodino propulsado por motor, de ala fija, que se mantiene en vuelo por la reacción dinámica del aire sobre su superficie sustentadora.

Avión anfibia: Avión que puede despegar o aterrizar tanto en tierra, en una plataforma firme como también en el agua.

Avión grande: Todo avión de más de 5.700 Kg (12.500 libras) de peso máximo de despegue certificado.

Calle de rodaje: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

(a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

(b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

(c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Calle de rodaje aéreo: Trayectoria definida sobre la superficie destinada al rodaje aéreo de los helicópteros.

Calle de rodaje en tierra para helicópteros: Calle de rodaje en tierra destinada únicamente a helicópteros.

Capa de transición: Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

Carga externa: Toda carga que se transporta fuera de la aeronave.

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: aeroplanos, aeronaves con alas rotativas, planeadores, aerostatos; y

(b) Como se usa en lo relacionado con la certificación de aeronaves, es el agrupamiento de éstas basado en el uso que se pretende darles o en las limitaciones de operación de las mismas. Los ejemplos incluyen: Transporte, Normal, Utilitaria, Acrobática, Limitada, Restringida y Provisoria.

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 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.

Categoría "B": Con respecto a aeronaves de alas rotativas de Categoría Transporte, comprende aeronaves con alas rotativas monomotor o multimotor que no cumple totalmente con los estándares de la Categoría "A". Las aeronaves con alas rotativas no garantizan la capacidad de "stay up" en el caso de una falla de motor o de un aterrizaje no programado.

Categoría de las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión:

Operación de ILS Categoría I (CATI): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad no inferior a 800 m o un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

Operación de ILS Categoría II (CATII): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

Operación de ILS Categoría III (CATIII): Se subdivide en:

Categoría IIIA (CATIIIA): Aproximación y aterrizaje de precisión:

Hasta un altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y;

Con un alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 200 m.

Categoría IIIB (CATIIIB): Aproximación y aterrizaje de precisión:

Hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft) o sin limitación de altura de decisión y;

con un alcance visual en la pista (RVR) inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.

Categoría IIIC (CATIIIC): Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista.

NOTA: Cuando los valores de altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (Ejemplo: una operación con una DH correspondiente a la CAT IIIA pero con RVR de la CAT IIIB, se considerará operación de la CAT IIIB, y una operación con una DH correspondiente a la CAT II pero con RVR CAT I, se considerará operación de la CAT II.

Centro de control de área (ACC): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Certificado de Competencia: Documento que acredita la capacidad para desempeñarse en determinadas especialidades o áreas de trabajo que no incluyen a la totalidad de las funciones cubiertas con las licencias y que es otorgado en base a los requisitos establecidos en estas RAAC.

Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA): Documento emitido por la Autoridad Aeronáutica que autoriza a su titular a realizar operaciones de transporte aéreo, de acuerdo al permiso comercial otorgado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (SSTA).

Certificado de Habilitación Psicofisiológica: Documento que acredita la aptitud psicofisiológica para el desempeño de los privilegios, funciones y atribuciones que le confiere la licencia o certificado de competencia para la que se lo extiende.

Certificado de idoneidad aeronáutica: Es la licencia, el certificado de competencia o el certificado de convalidación, otorgados por la Autoridad Aeronáutica.

Circular de información aeronáutica (AIC): Aviso que contiene información que no requiera la iniciación de un NOTAM, ni la inclusión en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), pero que está relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

Circuito de rodaje de aeródromo: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves en el área de maniobras, mientras prevalezcan determinadas condiciones de viento.

Circuito de tránsito de aeródromo: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves al evolucionar en las inmediaciones de un aeródromo.

Clase:

(1) En cuanto a su uso en lo relativo a la certificación, habilitaciones, privilegios y limitaciones del personal aeronáutico, es la clasificación de las aeronaves dentro de una categoría que tiene características similares de operación. Los ejemplos incluyen; monomotor, multimotor, terrestre, hidroavión.

(2) En cuanto a su uso en lo relativo a la certificación de las aeronaves es una clasificación amplia de aquellas que tienen características similares de propulsión, vuelo o aterrizaje.

Clases de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo: Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

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, que en orden decreciente se consideran como Clase I, II y III.

Código SSR: Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un transpondedor.

Coefficiente de seguridad: Factor de cálculo que se emplea para prever la posibilidad de que puedan producirse cargas superiores a las supuestas y para tomar en consideración las incertidumbres de cálculo y fabricación.

Coefficientes aerodinámicos: Coeficientes adimensionales para fuerzas y momentos aerodinámicos.

Cohete: Aeronave propulsada por la expulsión de gases de expansión, generados en el motor, a partir de propelentes contenidos en el mismo y que no depende de la entrada de sustancias del exterior. El mismo incluye cualquier parte que se separe durante su operación.

Comandante de aeronave (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.

NOTA: Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de Comandante. Su designación corresponde al Explotador, de quien será representante (Artículo 79 Código Aeronáutico). En las aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo el nombre de la persona investida de las funciones de Comandante y los poderes especiales que le hayan sido conferidos, deben constar en la documentación de a bordo (Artículo 80 del Código Aeronáutico).

Combinación aeronave de alas rotativas/carga externa: Es la combinación de una aeronave de alas rotativas y una carga externa, incluyendo los medios de fijación de la misma. Las combinaciones de aeronave de alas rotativas y carga externa se designan como Clase "A", Clase "B", Clase "C" y Clase "D" de la forma siguiente;

(a) La combinación de aeronave de alas rotativas y carga externa Clase "A" significa, una en la cual, la carga externa no puede moverse libremente, no se puede arrojar y no se extiende por debajo del tren de aterrizaje.

(b) La combinación de aeronave de alas rotativas y carga externa Clase "B": es aquella en la cual, la carga externa es arrojable y se levante de la tierra o del agua durante la operación de la aeronave de alas rotativas.

(c) La combinación de aeronave de alas rotativas y carga externa Clase "C": es aquella en la cual, la carga externa es arrojable y permanece en contacto con la tierra o el agua durante la operación de la aeronave de alas rotativas.

(d) La combinación de aeronave de alas rotativas y carga externa Clase "D": es aquella en la cual la carga externa es diferente a las clases A, B, o C y ha sido específicamente aprobada por la Autoridad Aeronáutica para tal operación.

Comunicación aeroterrestre: Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

Comunicación de aire a tierra: Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

Comunicación de tierra a aire: Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.

Comunicación entre centros (ICC): Es una comunicación de datos entre dependencia de ATS en apoyo a los servicios de ATS, tales como notificación, coordinación, transferencia de control, planificación de los vuelos, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo

Comunicación ínter piloto aire-aire: Comunicación en ambos sentidos por el canal aire-aire designado para que, en vuelos sobre áreas remotas y oceánicas, las aeronaves que estén fuera del alcance de estaciones terrestres VHF puedan intercambiar información operacional necesaria y para facilitar la resolución de dificultades operacionales.

Comunicaciones del control de operaciones: Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo, en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia de un vuelo.

Comunicaciones por enlace de datos: Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC): Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Condición de aeronavegabilidad: Un producto aeronáutico se encuentra aeronavegable cuando está en conformidad con su Diseño Tipo y está en condiciones de operar de forma segura.

Condiciones de seguridad para la continuación del vuelo y el aterrizaje: La posibilidad de continuar controlando el vuelo y el aterrizaje, posiblemente empleando procedimientos de emergencia, pero sin que se requiera habilidad o fuerzas excepcionales por parte del piloto. Algunas averías de la aeronave pueden estar relacionadas con una condición de falla durante el vuelo o en el momento del aterrizaje.

Condiciones de utilización previstas: Son las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzca durante la vida en servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual se ha declarado que la misma será destinada. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afecten a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

(1) Las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización, y

(2) Las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

NOTA: Los mínimos especificados figuran en la Parte 91 de estas regulaciones.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes iguales o mejores que los mínimos especificados.

NOTA: Los mínimos especificados figuran en la Parte 91 de estas regulaciones.

Constructor aficionado: Persona o grupo de personas que proyectan y/o construyen un modelo de aeronave, sin objetivos comerciales y con fines recreativos únicamente.

Contacto radar: Situación que existe cuando la traza radar o símbolo de posición radar de determinada aeronave se ve e identifica en una presentación radar.

Control de aproximación: Expresión empleada para indicar sin especificarla, una dependencia de control de tránsito aéreo que suministra servicio de control de aproximación.

NOTA: El servicio de control de aproximación en un determinado lugar puede proporcionarlo la torre de control del aeródromo, las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o del servicio de control de área. El servicio de control de aproximación también puede suministrarlo una dependencia separada, la que entonces se llama oficina de control de aproximación.

Control de conocimientos: Procedimiento por el cual la Autoridad Aeronáutica competente verifica la idoneidad de un postulante a una licencia, certificado de competencia de piloto o habilitación que podrá ser realizada en forma escrita, oral, ambas o por sistema informático autorizado.

Control de tránsito aéreo: Es un servicio operado por una autoridad competente para promover un flujo de tránsito aéreo seguro, ordenado y expedito.

Control operacional: En lo que respecta al vuelo, es el ejercicio de la autoridad para iniciar, llevar a cabo o terminar un vuelo.

Control radar: Término empleado para indicar que en la provisión de servicios de control de tránsito aéreo se está utilizando directamente información obtenida mediante radar.

Convalidación de un certificado de idoneidad aeronáutica: Reconocimiento que concede la Autoridad Aeronáutica a los certificados de idoneidad aeronáutica otorgados por la autoridad competente de estados signatarios al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), equiparándolos a los nacionales en la medida que aquellos contengan los requisitos mínimos que se exige para el otorgamiento de éstos últimos.

Convalidación de un Certificado de Aeronavegabilidad: Es la Autorización emitida por la Autoridad Aeronáutica que permite, a una aeronave de matrícula extranjera, realizar operaciones de Transporte Aéreo y/o de Trabajo Aéreo según lo previsto en los Arts. 107 y 131 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico), una vez que se ha demostrado que la aeronave cumple con los requisitos establecidos para obtener un Certificado de Aeronavegabilidad Argentino.

Copiloto: Piloto titular de licencia que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Copiloto de Relevo de Crucero: Piloto titular de una licencia con habilitación inscripta de Copiloto de Relevo de Crucero (CRC) limitado para actuar como copiloto asistiendo a otro tripulante de vuelo dentro de las limitaciones establecidas.

Dependencia de control de aproximación: Dependencia establecida para facilitar el servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Dependencia de control de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una dependencia de control de aproximación, o a una torre de control de aeródromo.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Dependencia radar: Componente de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo que utiliza equipo radar para suministrar servicios de tránsito aéreo.

Derrota: Proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del Norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula).

Despachante de aeronave: Titular de licencia aeronáutica que presta servicios como personal calificado para el despacho de aeronaves.

Dirigible: Aeróstato propulsado mecánicamente y con capacidad de maniobra para ser controlado.

Dispositivo: Comprende cualquier instrumento, mecanismo, equipamiento, parte, aparato, componente auxiliar o accesorio que es usado o que se tratará de usar en la operación o control de una aeronave, que está instalado o fijado en la aeronave y que no es parte de la estructura, motor o hélice.

Distancia DME: Alcance óptico (alcance oblicuo) a partir del transmisor de la señal DME hasta la antena receptora.

Duración total prevista: En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

Eco radar: Indicación visual en una presentación radar de una señal reflejada desde un objeto.

Ecos parásitos radar: Señales parásitas en una presentación radar.

Elevación: Distancia vertical entre un punto o nivel en la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

Elevación de aeródromo: La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Empuje de despegue: Con respecto a la certificación tipo de motores de turbina, es el empuje desarrollado bajo condiciones estáticas a una altitud y temperatura atmosférica específicas, bajo las condiciones máximas de rpm del eje rotor y de temperatura de gases aprobadas para el despegue normal y limitado su uso continuo, al período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor.

Empuje en marcha lenta: Es el empuje del reactor obtenido con la palanca de control de potencia del motor colocada en la posición del tope de mínimo empuje en que se puede colocar.

Empuje máximo continuo nominal: Con respecto a la certificación tipo de motores a reacción, es el empuje aprobado que se desarrolla estáticamente o en vuelo bajo condiciones estándar al nivel del mar, sin la inyección de fluido o sin la quema de combustible en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor establecidas bajo la Parte 33 del DNAR y aprobado para períodos de uso no restringidos.

Empuje nominal aumentado de despegue: Con respecto a la certificación tipo de motores a reacción, es el empuje aprobado que se desarrolla estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, con la inyección del fluido o con la quema de combustible en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor establecidas bajo la Parte 33 del DNAR y limitado su uso a períodos no mayores de 5 minutos durante la operación de despegue.

Empuje nominal aumentado máximo continuo: Con respecto a la certificación tipo de motores a reacción, es el empuje aprobado que se desarrolla estáticamente o en vuelo bajo condiciones estándar al nivel del mar, con la inyección del fluido o con la quema de combustible en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor establecidas bajo la Parte 33 del DNAR y aprobado para períodos de uso no restringidos.

Empuje nominal de despegue: Con respecto a la certificación tipo de motores a reacción, es el empuje aprobado que se desarrolla estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, sin la inyección del fluido o sin la quema de combustible en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor establecidas bajo la Parte 33 del DNAR y limitado su uso a períodos no mayores de 5 minutos durante la operación de despegue.

Entrenador sintético de vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, aprobados por la Autoridad Aeronáutica, en los cuales se simulan en tierra, las condiciones de vuelo:

(a) Simulador de vuelo: Que proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos, de las

instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, la performance y las características de ese tipo de aeronave.

(b) Entrenador para procedimientos de vuelo: Que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada

(c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos: Que está equipado con los instrumentos apropiados y que simula el medio ambiente del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Equipo de navegación de área: Equipo de a bordo que ofrece los medios para satisfacer los criterios adecuadamente establecidos para la navegación de área.

Equivalente al nivel del mar: Referido a las condiciones de 15° centígrados y a una presión de 760 milímetros de mercurio.

Espacio aéreo con servicio asesor: Espacio aéreo no controlado comprendido dentro de una región de información de vuelo, donde la autoridad competente prescribe se suministre servicio asesor de tránsito aéreo a los vuelos IFR.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Espacio aéreo RVSM: Espacio aéreo comprendido entre los niveles de vuelo FL 290 y FL 410 inclusive, que ha sido designado para la aplicación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) entre aeronaves.

Estación aeronáutica: Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos, la estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

Estación de radio de control aeroterrestre: Estación de telecomunicaciones aeronáuticas que, como principal responsabilidad, tiene a su cargo las comunicaciones relativas a la operación y control de aeronaves en determinada área.

Estado de diseño: Es el que tiene jurisdicción sobre la persona responsable del Diseño Tipo.

Estado de fabricación: Es el que tiene jurisdicción sobre la persona responsable del montaje final de la aeronave.

Estado de matrícula: Es en el que está matriculada la aeronave.

NOTA: En caso de matrícula de aeronave de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967, sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación (Doc.OACI 9587).

Estado del explotador: Estado en el que está ubicada la oficina principal de los negocios del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estructura de aeronave: Comprende el fuselaje, los largueros, las barquillas, los capós, los carenados, las superficies aerodinámicas (incluyendo rotores, pero excluyendo hélices y planos aerodinámicos rotativos de motores) y trenes de aterrizaje con sus accesorios y comandos.

Fabricante principal: Es el poseedor del Certificado de Producción.

Factor de carga: Es la relación entre una carga especificada y el peso total de la aeronave. La carga especificada se expresa en cualquiera de los términos siguientes: fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia, o reacciones del suelo o del agua.

Factores humanos (Ver actuación humana): Capacidades y limitaciones humanas que tienen impacto en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Fase de aproximación y aterrizaje - Helicópteros: Parte del vuelo a partir de 300 m. (1000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda de esa altura, o bien a partir del comienzo del descenso de los demás casos, hasta el aterrizaje, o hasta el punto de aterrizaje interrumpido.

Fase de despegue o ascenso inicial: Parte del vuelo a partir del comienzo del despegue hasta 300 m (1000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo excede de esa altura o hasta el fin del ascenso en los demás casos.

Fase en ruta: Parte del vuelo a partir de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el comienzo de la fase de aproximación y aterrizaje.

Fijación del paso: significa fijar la pala de la hélice en un ángulo determinado, medido de la manera y con el radio especificados en el Manual de Instrucción de la hélice.

Funciones aeronáuticas: Son cada una de las tareas que se requiere para la conducción, navegación, mantenimiento o comunicación de una aeronave en vuelo, así como los trabajos en tierra que posibilitan su desplazamiento en el aire, con arreglo a lo establecido en estas regulaciones.

Girodino: es un aerodino que posee rotores, los cuales son accionados por motores durante el despegue, el vuelo estacionario y el aterrizaje, y durante el vuelo hacia adelante a lo largo de parte de su rango de velocidades y cuyo medio de propulsión es independiente del sistema rotor.

Giroplano (autogiro): Es un aerodino que posee rotores, los cuales son obligados a girar por la acción del aire cuando el aerodino se desplaza y cuyo medio de propulsión es independiente del sistema rotor.

Globo: Es un aeróstato no propulsado mecánicamente.

Globo libre no tripulado: Aeróstato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos en vuelo libre.

Guía vectorial: El suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en el uso de un sistema de vigilancia ATS.

Habilitación: Autorización inscrita en el certificado de idoneidad aeronáutica y que forma parte de ella, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o limitaciones referentes a dicha licencia o certificado de competencia.

Hélice: Dispositivo para propulsar una aeronave, que posee palas en un eje accionado por motor y, que cuando gira, produce un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación como consecuencia de su acción sobre el aire. El mismo incluye componentes para control, normalmente suministrados por su fabricante, pero no incluye los rotores principales y auxiliares o planos aerodinámicos giratorios de los motores.

Helicóptero: Aeronave de alas rotativas que para su desplazamiento horizontal, depende principalmente de sus rotores accionados por motores.

Heliplataforma: Helipuerto situado en una estructura mar adentro, ya sea flotante o fija.

Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de helicópteros.

Helipuerto de alternativa: Helipuerto especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse el helicóptero cuando no sea aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto.

NOTA: El helipuerto de alternativa puede ser el helipuerto de salida.

Helipuerto de superficie: Helipuerto emplazado en tierra o en el agua.

Helipuerto elevado: Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.

Hidroavión: Avión que normalmente sólo es apta para despegar del agua o para posarse en ella.

Hora prevista de aproximación (EAT): Hora a la que la dependencia de control de tránsito aéreo, prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de referencia de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Hora prevista de fuera calzos (EOBT): Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora prevista de llegada: En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Identificación de aeronave. Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres, o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Inactividad: Período de tiempo en que el titular de la licencia, certificado de competencia o habilitación permanece sin efectuar actividad en su respectiva función.

Inflamable: Con respecto a un fluido o gas, significa que es susceptible de inflamarse rápidamente o explotar.

Información de tránsito: Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Información esencial sobre las condiciones del aeródromo: Es la necesaria para la seguridad de la operación de las aeronaves, referente al área de maniobras o a las instalaciones generalmente relacionadas con ella.

Información meteorológica: Informes meteorológicos, análisis, pronósticos y cualesquiera otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas, que proceden o pueden obtenerse de una autoridad meteorológica o de sus oficinas meteorológicas.

Información SIGMET: Información preparada por una oficina de vigilancia meteorológica relativa a la existencia real o prevista de uno o más de los fenómenos siguientes:

(a) A niveles de crucero subsónico: Área de tormenta activa, Tormenta giratoria tropical, Línea de turbonada fuerte, granizo intenso, turbulencia fuerte, engelamiento fuerte, ondas orográficas marcadas, tempestades extensas de arena/polvo.

(b) A niveles de vuelo transónico y de crucero supersónico: Turbulencia moderada o fuerte, cumulonimbus o granizo.

Informe meteorológico: Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

Instrucción reconocida: Programa de instrucción que la Autoridad Aeronáutica competente aprueba o reconoce para que se lleve a cabo, bajo la debida dirección, en un Centro de Instrucción habilitado o reconocido.

Instrumento: Aparato que usa un mecanismo interno para indicar en forma visual o auditiva la actitud, la altitud o la operación de una aeronave o de una parte de la misma. El mismo incluye aparatos electrónicos para el control automático del avión en vuelo (piloto automático).

Licencia: Documento que certifica la idoneidad de su titular para el ejercicio de la función aeronáutica a que se refiere.

Límite de permiso: Punto hasta el cual se concede a una aeronave un permiso de control de tránsito aéreo.

Lista de equipos mínimos (MEL): Lista de equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL, establecida para el tipo de aeronave, o de acuerdo con criterios más restrictivos

Lista maestra de equipos mínimos: (MMEL): Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran elementos del equipo de uno o más de los cuales podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

Lugares aptos: Son considerados aquellos lugares que previamente denunciados ante la Autoridad Aeronáutica se utilicen habitual o periódicamente para las operaciones de aterrizaje y despegue, y que tengan todas las características que permitan garantizar, bajo la responsabilidad del piloto, una total seguridad para la operación y terceros.

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

Manual de operación de la aeronave (Operation Manual): Manual aceptable para la Autoridad Aeronáutica Argentina, que contiene procedimientos, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalle de los sistemas de la aeronave y otros textos pertinentes a la operación de la misma.

Manual de Operaciones del Explotador (MOE): Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

Manual de Vuelo: Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse en condiciones de aeronavegabilidad, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo para la operación segura de la misma.

Medios de fijación de la carga externa: Componentes estructurales usados para fijar una carga externa a una aeronave, incluyendo los contenedores de la carga externa, la estructura de refuerzo en los puntos de fijación y cualquier dispositivo de liberación rápida usado para lanzar la carga externa.

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que, cuando se transporta por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Mínimos de utilización de aeródromo: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

(a) El despegue, expresada en términos de alcance visual en la pista y/o visibilidad y, de ser necesario condiciones de nubosidad.

(b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación.

(c) El aterrizaje en operaciones de aproximación y aterrizaje con guía vertical expresadas en términos de visibilidad o de alcance visual en la pista y altitud/altura de decisión (DA/H).

(d) El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario condiciones de nubosidad.

Mínimos de utilización de helipuerto: Las limitaciones de uso que tenga un helipuerto para:

(a) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en pista y/o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;

(b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondiente a la categoría de la operación; y

(c) El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

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

Motor crítico: Es aquel motor cuya falla, afectaría en la forma más adversa a las cualidades de control o de performance de una aeronave

Motor de aeronave: Es un motor que se usa, o está destinado a usarse, para propulsar una aeronave. El mismo incluye turbo sobrealimentadores, componentes y accesorios necesarios para su funcionamiento, excluyendo hélices.

Motor de altitud: Motor alternativo de aeronave, que posee una potencia de despegue nominal que se puede obtener desde el nivel del mar y que puede mantenerse hasta una altitud establecida mayor.

Navegación a estima: Estimación o determinación de una posición futura a partir de una posición conocida, en base de dirección, tiempo y velocidad.

Navegación aérea visual: Es la que se realiza con referencia visual constante a la superficie terrestre.

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 referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

Nieve (en tierra):

(a) **Nieve seca:** Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar, o si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive;

(b) **Nieve mojada:** Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: 0,35 a 0,5 exclusive;

(c) **Nieve compactada:** Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 ó más;

(d) **Nieve fundente:** Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicadura. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

NOTA: Las mezclas de hielo, de nieve y/o de agua estancada pueden, especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve, tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no traslúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

Nivel: Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

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

Nivel de transición: Nivel de vuelo más bajo disponible para usarlo, por encima de la altitud de transición.

Nivel de vuelo: Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de presión, 1013,2 hPa, y separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

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

NOTA: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte.

NOTAM: Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Número de Mach: Es la relación entre la velocidad real y la velocidad del sonido.

Oficina de control de aproximación: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo: Oficina creada con el objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de iniciar un vuelo.

Oficina meteorológica: Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea.

Oficina NOTAM internacional: Oficina designada para el intercambio internacional de NOTAM.

Operación de aproximación y aterrizaje por instrumentos: Las operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

(a) Operación de aproximación y aterrizaje de no precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que no utiliza guía electrónica de trayectoria de planeo.

(b) Operación de aproximación y aterrizaje de precisión: Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión en azimut y de trayectoria de planeo con mínimos determinados por la categoría de la operación.

Operaciones en Clase de performance 1: Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del grupo motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue (TDP) o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje (LDP), casos en que el helicóptero debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje.

Operaciones en Clase de performance 2: Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del grupo motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada salvo si la falla ocurre al principio de la maniobra de despegue o hacia el final de la maniobra de aterrizaje, casos en que podría ser necesario un aterrizaje forzoso.

Operaciones en Clase de performance 3: Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del grupo motor en cualquier momento durante el vuelo, podría ser necesario un aterrizaje forzoso.

Operaciones especiales: Son aquellas operaciones que requieren una autorización específica, tal es el caso de CAT II/III, MNPS, RVSM, ETOPS, RNP, NAV, etc.

Operar una aeronave: Comprende el uso, causar el uso o autorizar el uso, con el propósito de efectuar un vuelo que incluye el pilotaje de la aeronave, con el derecho legal de control o no (como propietario, arrendatario u otro).

Orden de aproximación: Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

Paracaídas: Aparato que, lanzado desde una aeronave o plataforma aérea, transporta una persona o carga con velocidad de descenso reducida que permite el aterrizaje sin consecuencias dañosas para los mismos.

Parte (de producto): Todo material, componente o accesorio aeronáutico.

Performance de comunicación requerida (RCP): Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales para funciones ATM específicas.

Performance de navegación requerida (RNP): Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

NOTA: La performance y los requisitos se definen para un tipo o aplicación de RNP en particular.

Pericia: Es la habilidad para ejecutar y aplicar los procedimientos y técnicas con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia confiere a su titular.

Período (tiempo) de descanso: Todo periodo de tiempo en tierra durante el cual el explotador releva a un tripulante de todas sus tareas y obligaciones relacionadas con su función.

Período (tiempo) de servicio en vuelo: Es el tiempo total empleado por el tripulante desde una (1) hora antes de la fijada para su presentación en el lugar de iniciación del vuelo, o series de vuelo, hasta media (1/2) hora después de finalizado el o los mismos.

Permiso de control de tránsito aéreo: Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

Permiso en VMC: Autorización para que una aeronave opere cuidando su propia separación en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Peso máximo de despegue (MTOW): *Corresponde* al peso máximo de despegue especificado en la Hoja de Datos Técnicos del Certificado Tipo de la aeronave de que se trate.

NOTA: También se emplea la sigla PMD.

Pilotar: Operar los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto: Genéricamente, es el titular de un Certificado de Idoneidad Aeronáutica que le permite operar o controlar una aeronave o asistir en su operación, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en 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 Aeronáutica competente.

Piloto privado: Persona titular de una licencia que le permite pilotar aeronaves en vuelos por los cuales no se recibe remuneración para sí o para terceros.

Piloto profesional: Persona titular de una licencia de piloto comercial, o Piloto Comercial de Primera Clase de Avión o de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

Plan de vuelo actualizado: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

Plan de vuelo presentado: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de vuelo repetitivo (RPL): Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plan operacional de vuelo: Plan del Explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance de la aeronave, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Planeador: Aerodino que se mantiene en vuelo por la reacción dinámica del aire contra las superficies de sustentación y cuyo vuelo libre no depende de un motor.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Posición de despegue: Posición que ocupa la aeronave sobre el extremo de la pista, enfrentando la dirección de despegue, inmediatamente antes de iniciar esta maniobra.

Posición de espera: Posición previa a la de despegue, que ocupa la aeronave, cuando no pueda ocupar directamente la posición de despegue.

Potencia al freno: Es la potencia entregada en el eje de la hélice (Transmisión principal o toma de potencia principal) del motor de una aeronave.

Potencia de despegue:

(a) Con respecto a motores alternativos, es la potencia al freno desarrollada bajo condiciones estándar al nivel del mar y bajo las condiciones máximas de r.p.m. del cigüeñal y de presión de admisión del motor aprobadas para el despegue normal, y limitada para un uso continuo durante el período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor y,

(b) Con respecto a motores de turbina, es la potencia al freno desarrollada bajo condiciones estáticas a una altitud y una temperatura atmosférica especificadas, bajo las condiciones de r.p.m. del eje rotor y de temperatura de gases, aprobadas para el despegue normal y limitada para un uso continuo, durante el período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor.

Potencia máxima nominal continua: Respecto a motores alternativos, turbohélices o turboejes, es la potencia al freno aprobada que es desarrollada estáticamente o en vuelo, en atmósfera estándar a nivel del mar dentro de las limitaciones de operación establecidas bajo la Parte 33 del DNAR y aprobada para períodos ilimitados de uso.

Potencia nominal de despegue: Con respecto a la certificación tipo de los motores alternativos, turbohélices o turboejes, es la potencia al freno aprobada desarrollada estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, dentro de las limitaciones de operación del motor establecidas bajo la Parte 33 del DNAR y limitada en su uso a períodos no mayores de 5 minutos para la operación de despegue.

Potencia nominal UMI continua: Con respecto a motores de turbina de aeronaves de alas rotativas, es la potencia al freno aprobada desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes y temperaturas especificadas

dentro de las limitaciones de operación establecidas para el motor de acuerdo con la Parte 33 del DNAR y limitada en su uso al tiempo requerido para completar el vuelo después de la falla de un motor en una aeronave de alas rotativas multimotor.

Potencia nominal UMI para 30 minutos: Con respecto a motores de turbina de aeronaves de alas rotativas, es la potencia al freno aprobada, desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes y temperaturas especificadas dentro de las limitaciones de operación establecidas para el motor de acuerdo con la Parte 33 del DNAR y limitada en su uso a períodos no mayores de 30 minutos después de la falla de un motor en una aeronave de alas rotativas multimotor.

Potencia nominal UMI para 2 1/2 minutos: Con respecto a motores de turbina de aeronaves de alas rotativas, es la potencia al freno desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes y temperaturas especificadas dentro de las limitaciones de operación establecidas para el motor de acuerdo con la Parte 33 del DNAR y limitada en su uso a un período no mayor a 2 1/2 minutos después de la falla de un motor en una aeronave de alas rotativas multimotor.

Potencia nominal UMI para 2 minutos: Con respecto a motores de turbina de aeronaves de alas rotativas, es la potencia al freno aprobada desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes y temperaturas especificadas dentro de las limitaciones de operación establecidas para el motor de acuerdo con la Parte 33 del DNAR para la operación continua durante un vuelo, después de la falla de un motor en una aeronave de alas rotativas multimotor y limitada a tres períodos de uso no mayores a 2 segundos en un vuelo, y seguida de una inspección obligatoria y de acciones de mantenimiento requeridas.

Potencia nominal UMI para 30 segundos: Con respecto a motores de turbina de aeronaves de alas rotativas, es la potencia al freno aprobada desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes y temperaturas especificadas dentro de las limitaciones de operación establecidas para el motor de acuerdo con la Parte 33 del DNAR para la operación continua durante un vuelo, después de la falla de un motor en una aeronave de alas rotativas multimotor y limitada a tres períodos de uso no mayores a 30 segundos en un vuelo, y seguida de una inspección obligatoria y de acciones de mantenimiento requeridas.

Presentación radar: Presentación electrónica de información derivada del radar que representa la posición y movimiento de las aeronaves.

Presión de admisión: Es la presión absoluta de acuerdo como es medida en el punto apropiado en el sistema de admisión y normalmente expresada en pulgadas de mercurio o milímetros de mercurio.

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 el componente humano y los de otro tipo que integren el sistema mediante la debida consideración de la actuación humana. (Ver también "Actuación Humana").

Procedimiento con circulación visual: Procedimiento que se realiza, a continuación de un procedimiento de aproximación por instrumentos, prosiguiendo con circulación visual para aterrizar en una pista distinta a la que la aeronave ha aproximado inicialmente.

Procedimiento de aproximación de precisión: Procedimiento de aproximación por instrumentos basados en los datos de azimut y de trayectoria de planeo proporcionados por el ILS o el PAR. (Parte 91)

Procedimiento de aproximación frustrada: Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

Procedimiento de aproximación por instrumentos: 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.

Procedimiento de espera: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera una autorización posterior.

Procedimiento de hipódromo: Procedimiento previsto para permitir que la aeronave pierda altitud en el tramo de aproximación inicial y/o siga la trayectoria de acercamiento cuando no resulte práctico iniciar procedimientos de inversión.

Procedimiento de inversión: Procedimiento previsto para permitir que la aeronave cambie de dirección 180° en el tramo de aproximación inicial de un procedimiento de aproximación por instrumentos. Esta secuencia de maniobras puede requerir virajes reglamentarios o virajes de base.

Producto: Aeronave, motor de aeronave o hélice. Comprende también los componentes aprobados por medio de una Orden Técnica Estándar (OTE) o de una Aprobación de Fabricación de Partes (AFP)

Pronarea: Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para un período especificado y respecto a un área determinada y la porción del espacio aéreo correspondiente.

Publicación de Información Aeronáutica (AIP): La publicación efectuada por la Autoridad Aeronáutica competente que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Puesto de estacionamiento de helicópteros: Puesto de estacionamiento de aeronaves que permite el estacionamiento de helicópteros y, en caso de que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y la elevación inicial.

Punto de aproximación frustrada (MAPt): En un procedimiento de aproximación por instrumentos, el punto en el cual, o antes del cual se ha de iniciar la aproximación frustrada prescrita, con el fin de respetar el margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.

Punto de cambio: El punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales VHF, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la instalación inmediata por delante de la aeronave.

Punto de decisión para el aterrizaje (LDP) [helicópteros]: Punto que se utiliza para determinar la performance de aterrizaje y a partir de la cual, al ocurrir una falla del grupo 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 del grupo 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 definido antes del aterrizaje (DPBL) [helicópteros]: 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: Punto dentro de la fase del 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.

Punto de espera: Lugar especificado, que se identifica visualmente o por otros medios, en las inmediaciones del cual mantiene su posición una aeronave, de acuerdo con los permisos del control de tránsito aéreo.

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 el sistema ILS, 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" designa el punto de espera de la pista.

Punto de notificación: Lugar geográfico especificado con referencia al cual una aeronave puede notificar su posición.

Punto de recorrido: Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área.

Punto de toma de contacto: El punto donde corta a la pista la trayectoria de planeo nominal.

Punto significativo: Lugar geográfico especificado utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

Radar: Dispositivo radioeléctrico para la detección que proporciona información acerca de distancia, azimut y/o elevación de los objetos.

Radar de vigilancia: Equipo de radar utilizado para determinar la posición, en distancia y azimut, de las aeronaves.

Radar primario: Sistema de radar que usa señales de radio reflejadas.

Radar secundario: Sistema de radar en el cual la señal radioeléctrica transmitida por la estación radar inicia la transmisión de una señal radioeléctrica de otra estación.

Radar secundario de vigilancia (SSR): Sistema de radar de vigilancia en el que se utilizan transmisores-receptores (interrogadores) y transpondedores.

Reconstrucción: Es la reparación de un producto usado que ha sido completamente desarmado e inspeccionado en la misma manera y con las mismas tolerancias que un producto nuevo, de manera tal que todas las partes empleadas en él deberán estar de acuerdo con los planos de producción, tolerancias y límites de vida establecidos para partes nuevas.

Reflectancia: Es la relación entre el flujo luminoso reflejado por un cuerpo y el flujo luminoso que dicho cuerpo recibe.

Región de información de vuelo (FIR): Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Registro técnico de vuelo (RTV): Documento donde se registran principalmente las novedades técnicas de la aeronave comprobadas por el piloto al mando (Comandante) como así también las medidas correctivas tomadas por la organización técnica del Explotador para solucionarlas.

Reparación: Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad

Reparación mayor: Es toda aquella reparación que:

(a) Si es realizada en forma incorrecta, puede afectar apreciablemente el peso, balanceo, resistencia estructural, performance, operación de la planta de poder, características de vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad, o

(b) No es realizada de acuerdo a prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

Reparación menor: Es toda reparación que no sea una reparación mayor.

Resistente a la combustión súbita ("Flash Resistant"): Significa no susceptible a quemarse violentamente cuando se prende fuego.

Resistente a la llama ("Flame Resistant"): Significa no susceptible a entrar en combustión hasta el punto

de propagar la llama más allá de los límites de seguridad, después de sacar la fuente de ignición.

Resistente al fuego (“Fire Resistant”):

(a) Con respecto a recubrimientos, o miembros estructurales significa la capacidad de resistir el calor asociado con el fuego, al menos tan bien como las aleaciones de aluminio, en las dimensiones adecuadas para el fin que son usados; y

(b) Con respecto a las cañerías que llevan fluido, partes de los sistemas con fluidos, cableado, conductos de aire, accesorios, y controles de planta de poder, significa la capacidad de realizar las funciones para las que están destinados, bajo el calor y otras condiciones que se pueden producir cuando hay incendio en ese lugar respectivo

Respuesta SSR: La indicación visual, en forma no simbólica, en una presentación radar, de una señal radar transmitida por un objeto en respuesta de una interrogación.

Retorno al Servicio: Según es establecido en la Parte 43.

NOTA: *Constancia de que un producto ha sido debidamente inspeccionado luego de un trabajo y de que la persona habilitada declara y certifica que el trabajo fue hecho conforme con las prescripciones de las normativas aplicables. La base de esta certificación es que asegura que todo el mantenimiento requerido sobre un producto ha sido ejecutado y firmado por el personal habilitado, capacitado y autorizado, y que está en condiciones de aeronavegabilidad.*

Reválida: Método adoptado por la Autoridad Aeronáutica para otorgar un certificado de idoneidad aeronáutica nacional, contemplado en estas regulaciones, en base a una licencia extranjera, toda vez que se cumplan con los requisitos mínimos establecidos y sujeto al principio de reciprocidad.

Rodaje: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje.

Rodaje aéreo: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 20 KT.

NOTA: *La altura real puede variar, y algunos helicópteros habrán de efectuar el rodaje aéreo por encima de los 25 pies sobre el nivel del suelo a fin de reducir la turbulencia debida al efecto del suelo y dejar espacio libre para las cargas por eslinga.*

Rotor auxiliar: Rotor que sirve para contrarrestar el efecto del torque producido por el rotor principal de una aeronave de alas rotativas o para maniobrarla alrededor de uno o más de sus tres ejes principales.

Rotor principal: Rotor que suministra la sustentación principal a una aeronave de alas rotativas.

Rumbo de la aeronave: La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al Norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

Rumbo radar: Rumbo magnético dado por un controlador a un piloto, basándose en la información obtenida por radar, con el fin de que le sirva de guía para la navegación.

Ruta ATS: Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente de tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

NOTA: *La expresión "rutas ATS" se aplica, según el caso, a aerovías, rutas con servicio asesor, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.*

Ruta de desplazamiento aéreo: Ruta definida sobre la superficie destinada al desplazamiento en vuelo de los helicópteros.

Rutas de llegada: Rutas identificadas, siguiendo un procedimiento de aproximación por instrumentos, por las cuales las aeronaves pueden pasar de la fase de vuelo en ruta al punto de referencia de la aproximación inicial.

Ruta de navegación de área: Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación de área.

Secuencia de aproximación: Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

Segmento de vuelo: Tiempo de vuelo programado entre dos aeródromos sin paradas intermedias.

Separación vertical mínima reducida (RVSM): Separación vertical mínima de 1.000 pies entre aeronaves con aprobación RVSM, aplicable en el espacio aéreo RVSM.

Segundo al mando (SAM) (en inglés SIC): Piloto titular de licencia que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Servicio asesor de tránsito aéreo: Servicio que se suministra para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según un plan de vuelo IFR, fuera de área de control, pero dentro de espacio aéreo con servicio asesor.

Servicio automático de información terminal (ATIS): Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, mediante radiodifusiones continuas y repetitivas durante todo el día o durante una parte determinada del mismo.

Servicio de alerta: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de control de aeródromo: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación: Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de control de tránsito aéreo: Servicio suministrado con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves y, en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de dirección en la plataforma: Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de las aeronaves y vehículos en la plataforma.

Servicio de información aeronáutica: Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Servicio de información de vuelo: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicios de protección al vuelo: Expresión genérica que comprende los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología, búsqueda y salvamento e información aeronáutica, destinados a dar protección y seguridad a la aeronavegación.

Servicio de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo (control de área, control de aproximación y control de aeródromo)

Servicio móvil aeronáutico: Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

Sigfenom: Descripción concisa relativa a los fenómenos meteorológicos observados o previstos que puedan afectar la seguridad de las operaciones en una FIR y que se suministra para el planeamiento previo al vuelo.

Sistema anticollisión de a bordo (ACAS/TCAS): Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.

Sistema de aumentación basada en satélites (SBAS): Sistema de aumentación de cobertura amplia en que el usuario recibe la información de aumentación directamente de un transmisor basado en un satélite.

Sistema de aumentación basada en tierra (GBAS): Sistema de aumentación de cobertura limitada en que el usuario recibe la información de aumentación directamente de un transmisor basado en tierra.

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.

Techo de nubes: Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes, por debajo de 6.000 metros (20.000 pies), y que cubre más de la mitad del cielo.

Tiempo de servicio: Período durante el cual un miembro de la tripulación está a disposición del Explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio quedan incluidos el tiempo de servicio en vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de simulador o estudios realizados por encargo del Explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.

Tiempo en servicio: Respecto a los registros de tiempo de mantenimiento, es el tiempo desde el momento que una aeronave deja la superficie de la tierra hasta que la toca en el próximo punto de aterrizaje.

Tiempo de servicio de vuelo: Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos hasta media hora después de finalizado el o los mismos.

Tiempo de vuelo aerostato de aire caliente: Tiempo total transcurrido desde que el aerostato enciende el/los quemadores, hasta que apaga los mismos para desinflar la envoltura al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo - avión: Período total transcurrido desde que el avión comienza a moverse por sus propios medios, con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

NOTA: Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo "entre calzas" de uso general.

Tiempo de vuelo de piloto: El tiempo en el cual una persona se desempeña como piloto en vuelo, como parte de la tripulación.

Tiempo de vuelo en travesía: El tiempo de vuelo adquirido durante un vuelo de travesía.

Tiempo de vuelo - helicóptero: Tiempo total transcurrido desde que las palas de rotor comienzan a girar, hasta que el helicóptero se detiene completamente al finalizar el vuelo y se paran las palas del rotor.

Tiempo de vuelo - planeador: Tiempo total transcurrido en vuelo, ya sea a remolque o no, desde que el planeador comienza a moverse para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo por instrumentos: Tiempo durante el cual un piloto opera una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencias a puntos externos.

Tiempo de vuelo solo: Tiempo de vuelo durante el cual el piloto o alumno piloto es el único tripulante a bordo de la aeronave operando los comandos.

Tiempo en Servicio: Respecto a los registros de tiempo de mantenimiento, es el tiempo desde el momento que una aeronave deja la superficie de la tierra hasta que la toca en el próximo punto de aterrizaje.

Tipo:

(a) De acuerdo a su uso respecto a la certificación, habilitaciones, privilegios y limitaciones de personal aeronáutico, comprende a una marca específica y un modelo básico de aeronave, incluyendo modificaciones a la misma que no cambian su manejo o características de vuelo. Por ejemplo: DC-7, 1049, F-27;

(b) De acuerdo a su uso respecto a la certificación de aeronaves, comprende a aquellas aeronaves similares en diseño. Por ejemplo: DC-7 y DC-7C; 1049G y 1049H; F-27 y F-27F;

(c) De acuerdo a su uso respecto a la certificación de motores de aeronaves, comprende a aquellos motores que son similares en diseño. Por ejemplo JT8D y JT8D-7 son motores del mismo tipo y JT9D-3A y JT9D-7 son motores del mismo tipo.

Tipo de RCP: Un indicador (por ejemplo, RCP 240) que representa los valores asignados a los parámetros RCP para el tiempo de transacción, la continuidad, la disponibilidad y la integridad de las comunicaciones.

Tipo de RNP: Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas náuticas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán el 95% del tiempo de vuelo como mínimo. Ejemplo: RNP 4 representa una precisión de +/- 7,4 kilómetros (4NM) basándose en una retención del 95%.

Torre de control de aeródromo (TWR): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Trabajo aéreo: Es la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas en función complementaria de aquellas y excluidos de los servicios de transporte aéreo.

NOTA: Ejemplos de trabajo aéreo: Servicios agroaéreos, aerofotográficos, propaganda aérea, inspección y vigilancia de instalaciones, explotación petrolífera, búsqueda y salvamento, etc.

Tránsito aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo: Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en la zona de tránsito de aeródromo y en sus cercanías.

Tránsito esencial: Todo tránsito controlado al que se aplica el suministro de separación por parte del ATC, pero que, en relación con un determinado vuelo controlado, no está separado por las mínimas establecidas.

Tránsito esencial local: Toda aeronave, vehículo o persona que se halle en el área de maniobras o cerca de ella, o el tránsito que opera en la proximidad del aeródromo, que pueda constituir peligro para las aeronaves.

Transmisión a ciegas: Transmisión desde una estación a otra en circunstancias en que no puede establecerse comunicación en ambos sentidos, pero cuando se cree que la estación llamada puede recibir la transmisión.

Transmisor de localización de emergencia (ELT): Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede ser de activación automática al impacto o bien ser activado manualmente. Existen los siguientes tipos de ELT:

(a) **ELT fijo automático [ELT (AF)]:** ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave;

(b) ELT portátil automático [ELT (AP)]: ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede sacar de la misma con facilidad;

(c) ELT de desprendimiento automático [ELT (AD)]: ELT que se instala firmemente en la aeronave y que se desprende y activa automáticamente al impacto. También puede desprenderse manualmente;

(d) ELT de supervivencia [ELT (S)]: ELT que puede sacarse de la aeronave, que está estibado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes.

Transpondedor: Emisor-receptor que genera una señal de respuesta cuando se le interroga debidamente; la interrogación y la respuesta se efectúan en frecuencias diferentes.

Trayectoria de planeo: Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

Traza radar: Expresión genérica que significa indistintamente un eco radar o una respuesta radar desde una aeronave.

Tripulación: Persona o conjunto de personas a quien el Explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de servicio de vuelo.

Tripulante: Persona titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período del servicio de vuelo.

Tripulante de cabina de pasajeros (TCP): Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el Explotador o el piloto al mando, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

Tripulante de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se le asignan obligaciones esenciales para la operación de un avión durante el tiempo de servicio de vuelo.

Umbral (THR): El comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Uso Problemático de Ciertas Sustancias: El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal con actividad aeronáutica de manera que:

(a) Constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro la vida, la salud o bienestar de otros; o

(b) Provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

Velocidad Calibrada: Es la velocidad indicada de una aeronave, corregida por posición y error de instrumento. La velocidad calibrada es igual a la velocidad verdadera en la atmósfera estándar a nivel mar.

Velocidad con flaps extendidos: Es la mayor velocidad permisible con los flaps de ala en una posición extendida prescrita.

Velocidad con tren de aterrizaje extendido: Es la velocidad máxima a la que una aeronave puede volar, en forma segura, con el tren de aterrizaje extendido.

Velocidad Equivalente: Es la velocidad calibrada de una aeronave, corregida por flujo compresible adiabático para la altitud particular. La velocidad equivalente es igual a la velocidad calibrada en atmósfera estándar a nivel del mar.

Velocidad Indicada: Es la velocidad de una aeronave que indica el velocímetro, asociado al sistema pitot-estático, calibrado para reflejar el flujo compresible adiabáticamente de la atmósfera estándar a nivel del mar, no corregido por errores del sistema.

Velocidad Máxima para las características de estabilidad: Es una velocidad que no puede ser menor que una velocidad que se encuentre en la mitad entre la velocidad límite máxima de operación (V_{MO}/M_{MO}) y la velocidad de descenso en picada demostrada en vuelo (V_{DF}/M_{DF}), excepto que, para altitudes donde el N°

de Mach es el factor limitante, M_{FC} no necesita exceder el N° de Mach para el cual se activa la alarma de velocidad efectiva.

Velocidad para la operación del tren de aterrizaje: Es la velocidad máxima a la que se puede extender o retraer con seguridad el tren de aterrizaje.

Velocidad Verdadera: Es la velocidad de una aeronave relativa al aire no perturbado. La velocidad verdadera es igual a la velocidad equivalente multiplicada por $(p_0 / p)^{1/2}$.

Vigilancia dependiente automática –contrato (ADS-C): Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

NOTA: El término abreviado "contrato ADS" se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

Vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B): Medio por el cual las aeronaves, los vehículos aeroportuarios y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos.

Viraje de base: Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la derrota de alejamiento y el principio de la derrota intermedia o final de aproximación. Las derrotas no son opuestas entre sí.

NOTA: Los virajes de base pueden hacerse en vuelo horizontal o durante el descenso, según las circunstancias en que se siga cada procedimiento

Viraje de clase 1: Viraje efectuado a la velocidad angular de 3° por segundo.

Viraje de clase 2: Viraje efectuado a la velocidad angular de $1,5^\circ$ por segundo.

Viraje de procedimiento: Viraje prescrito en un procedimiento de aproximación por instrumentos completo que la aeronave debe cumplir en la última parte de la aproximación intermedia entre el extremo de la trayectoria de alejamiento del aeródromo y el comienzo de la trayectoria de aproximación final. Este viraje podrá ser un viraje de base o un viraje reglamentario.

Viraje reglamentario: Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una trayectoria designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave corte la trayectoria designada y pueda seguirla en dirección opuesta.

NOTA 1: Los virajes reglamentarios se designan "a la izquierda" o "a la derecha", según el sentido en que se haga el viraje inicial.

NOTA 2: Pueden designarse como virajes reglamentarios los que se hacen ya sea en vuelo horizontal o durante el descenso, según las circunstancias de cada procedimiento de aproximación por instrumentos.

Visibilidad: En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

(a) La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante.

(b) La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil (1.000) candelas ante un fondo no iluminado.

NOTA 1: Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia de (b) varía con la iluminación del fondo. La distancia de (a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR).

NOTA 2: La definición se aplica a las observaciones de visibilidad en los informes locales ordinarios y especiales, a las observaciones de la visibilidad reinante y mínima notificadas en los informes METAR y SPECI y a las observaciones de la visibilidad en tierra.

Visibilidad en tierra: Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente o por sistemas automáticos.

Visibilidad en vuelo: Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

Vuelo acrobático: Maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales

Vuelo cautivo: Vuelo que se realiza en un Aeróstato (Globo) de forma tal que este pueda elevarse sobre el terreno por medio de cable y/o malacate que impide su translación en forma horizontal, con el fin de realizar ascensiones.

Vuelo controlado: Todo vuelo que está supeditado a un permiso del control de tránsito aéreo.

Vuelo IFR: Es el vuelo que se realiza de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos.

Vuelo local: Vuelo que se inicia y finaliza en el aeródromo y se realiza totalmente dentro de la zona de tránsito del aeródromo o completamente bajo la jurisdicción de la misma dependencia de control del tránsito aéreo encargada de las operaciones en el aeródromo o en sectores designados al efecto.

Vuelo nocturno: (Ver noche).

Vuelo de travesía: Vuelo que se realiza entre dos puntos, uno de partida y otro de aterrizaje, entre los cuales media una distancia de más de 50 kilómetros (27 NM).

Vuelo VFR: Vuelo que se realiza de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual.

Vuelo VFR controlado: Vuelo controlado realizado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR especial: Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.

Zona de control (CTR): Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de tránsito de aeródromo (ATZ): Espacio aéreo de dimensiones definidas establecidas alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito de aeródromo.

Zona peligrosa: Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse, en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Argentina, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Argentina, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 – DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

SUBPARTE C – ABREVIATURAS Y SIGLAS

1.21 Aplicación

Cuando las abreviaturas y siglas indicadas a continuación sean empleadas en las Partes 21, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 39, 43, 45, 101, 103, 105, 133 y 137 del Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR) y en las Partes 1, 13, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 119, 121, 135 y 145 de las RAAC tienen el siguiente significado:

Abreviaturas y siglas

ACAS:	Sistema Anticolisión de a bordo.
ACC:	Centro de control de área o control de área.
AD:	Según el contexto en que es usado, puede significar: "Directiva de Aeronavegabilidad" o "Aeródromo".
ADR:	Ruta con servicio asesor de tránsito aéreo.
ADS:	Vigilancia Dependiente Automática.
AFIL:	Plan de vuelo presentado en vuelo.
AFIS:	Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo
AFP:	Aprobación de Fabricación de Partes.
AFTN:	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.
A/G:	Aire a tierra.
AGL:	Sobre el nivel del terreno.
AIC:	Circular de Información Aeronáutica.
AIE:	Autoridad de Investigación del Estado.
AIP:	Publicación de Información Aeronáutica.
AIREP:	Aeronotificación (en forma oral) y nombre del formulario donde se anota.
AIS:	Servicio de Información Aeronáutica.
ALT:	Altitud.
APP:	Oficina de control de aproximación o control de aproximación.
ARO:	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
ATA:	Air Transport Association of América.
ATC:	Control de tránsito aéreo.
ATFM:	Gestión de afluencia del tránsito aéreo.
ATIS:	Servicio automático de información terminal.
ATS:	Servicios de Tránsito Aéreo.
ATZ:	Zona de tránsito de aeródromo.
AWY:	Aerovía.
CAS:	Velocidad calibrada.
CAT:	Turbulencia en aire claro.
CAT I:	Categoría I
CAT II:	Categoría II.
CAT III:	Categoría III.
CESA:	Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.
CL:	Eje.
CIATA:	Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos.
CIPE:	Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación.
CPDLC:	Comunicaciones por Enlace de Datos Controlador – Piloto.
CPL:	Plan de vuelo actualizado (designador de tipo de mensaje).
CRA:	Comando de Regiones Aéreas.
CRC:	Copiloto de Relevo de Crucero.
CRM:	Gestión de los recursos de la tripulación de vuelo.
CTA:	Área de control.
CTL:	Control.
CTR:	Zona de control.

CVR:	Grabador de la voz en el puesto de pilotaje
DA:	Según el contexto en que es usado, puede significar: "Directiva de Aeronavegabilidad" o "Altitud de Decisión".
DA/H:	Altitud/altura de decisión.
DH:	Altura de Decisión.
DHA:	Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.
DME:	Equipo radiotelemétrico.
DNA:	Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.
DNAR:	Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina.
DPBL:	Punto definido antes del aterrizaje
DR:	Navegación a estima.
EAS:	Velocidad equivalente.
EASA:	Agencia Europea para la Seguridad Aérea.
EAT:	Hora prevista de aproximación.
EFIS:	Sistema Electrónico de Instrumentos de Vuelo.
EIPA:	Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico.
ELT:	Transmisor de localización de emergencia.
EMGFA:	Estado Mayor General de la Fuerza Aérea
EOBT:	Hora prevista fuera de calzos.
ETA:	Hora prevista de llegada.
ETD:	Hora prevista de salida.
ETOPS :	Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.
FAA:	Administración Federal de Aviación (EE.UU).
FAF:	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación final.
FAP:	Punto de aproximación final.
FAR.	Federal Aviation Regulations
FATO:	Área de aproximación final y de despegue.
FDR:	Grabador de datos de vuelo.
FIR:	Región de información de vuelo.
FIS:	Servicio de información de vuelo.
FL:	Nivel de vuelo.
FPL:	Plan de vuelo presentado (designador de tipo de mensaje).
ft.:	pie/(s)
FTT:	Tolerancia técnica de vuelo.
G/A:	Tierra a aire.
G/A/G:	Tierra a aire y aire a tierra.
GBAS:	Sistema de aumentación basado en tierra.
GEN:	General.
GND:	Tierra.
GNSS:	Sistema Mundial de Navegación por Satélite.
GP:	Trayectoria de planeo.
GPWS:	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.
H24:	Servicio permanente.
HF:	Alta frecuencia (3.000 a 30.000 Khz).
HJ:	Desde la salida hasta la puesta del sol.
hPa.	Hectopascales.
HS:	Servicio disponible durante las horas de vuelo regulares.
HX:	Sin horas determinadas de servicio.
IAC:	Carta de aproximación y de aterrizaje por instrumentos.
IAF:	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación inicial.
IAP:	Procedimiento de aproximación por instrumentos
IAS:	Velocidad indicada.
IBIS:	Notificación de choque con aves.
ICC:	Comunicación entre Centros
IF:	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación intermedia.
IFR:	Reglas de vuelo por instrumentos.
ILS:	Sistema de aterrizaje por instrumentos.
IMC:	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
INMAE:	Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial.
in:	pulgadas

ISA:	Atmósfera tipo internacional.
ISRAC:	Informe de Situación Riesgosa de Aviación Civil.
JAR:	Joint Aviation Regulations.
JIAAC:	Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil.
kg:	Kilogramo.
kHz:	Kiloherzio.
km:	Kilómetro.
km/h:	Kilómetro por hora.
kt:	Nudos.
LDP:	Punto de decisión para el aterrizaje [<i>helicópteros</i>].
LF:	Baja frecuencia (30 a 300 kHz).
LLZ:	Localizador.
m:	Metros.
M:	Número de Mach.
MAPt:	Punto de aproximación frustrada.
MASPS:	Performance mínima de los sistemas de aeronaves.
mb:	Milibares.
MDA/H:	Altitud/altura mínima de descenso.
MEA:	Altitud mínima en ruta.
MEL:	Lista de equipamiento mínimo.
METAR:	Informe Meteorológico Aeronáutico Ordinario.
MF:	Frecuencia media (300 a 3.000 kHz).
MHz:	Megahertzio.
MM:	Radiobaliza intermedia.
MMEL:	Lista maestra de equipamiento mínimo.
MNPS:	Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación.
MOC:	Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos (necesario).
MOE:	Manual de Operaciones del Explotador.
MOR:	Alcance Óptico Meteorológico.
MSA:	Altitud mínima de sector.
MSL:	Nivel Medio del Mar.
MTOW:	Peso Máximo de Despegue (También se utiliza PMD).
NDB:	Radiofaro no direccional.
NIL:	Nada.
NITA:	Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo.
NM:	Milla Náutica.
NOF:	Oficina NOTAM Internacional.
NOTAM:	Aviso a los pilotos.
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
OAS:	Superficie de evaluación de obstáculos.
OCA:	Altitud de Franqueamiento de Obstáculos.
OCA/H:	Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos.
OCA/H_{fm}:	OCA/H para la aproximación final y la aproximación frustrada directa.
OCA/H_{ps}:	OCA/H para el tramo de aproximación de precisión.
OCH:	Altura de Franqueamiento de Obstáculos.
OM:	Radiobaliza exterior.
OMA:	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Aprobada.
O/R:	A solicitud.
OTE:	Orden Técnica Estándar.
PLN:	Plan de vuelo.
PREVAC:	Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil.
QFE:	Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o el umbral de la pista).
QNH:	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.
R:	Velocidad angular de viraje.
RAAC:	Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.
RCP:	Performance de Comunicación Requerida
RDH:	Altura de referencia (ILS).
RNA:	Registro de Novedades de Abordo.
RNAV:	Navegación de área.
RNP (Tipo):	Performance de navegación requerida.

RPL:	Plan de vuelo repetitivo.
rpm:	Revoluciones por minuto.
RSR:	Radar de vigilancia en ruta.
RTF:	Radiotelefonía.
RTV:	Registro Técnico de Vuelo.
RVR:	Alcance Visual en la Pista.
RVSM:	Separación vertical mínima reducida.
RWY:	Pista.
SAM:	Segundo al Mando.
SBAS:	Sistema de aumentación basada en satélites.
SID:	Salida normalizada por instrumentos.
SIGMET:	Informe relativo a fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves.
SOC:	Comienzo del ascenso.
SPECI:	Informe Meteorológico Aeronáutico Especial Seleccionado.
SSR:	Radar Secundario de Vigilancia.
SSTA:	Subsecretaría de Transporte Aero comercial.
STAR:	Llegada normalizada por instrumentos.
STOL:	Aviones de despegue y aterrizaje cortos.
TA/H:	Altitud/altura de viraje.
TAR:	Según el contexto en que es usado, puede referirse a: "Taller Aeronáutico de Reparación" o "Radar de vigilancia de área terminal".
TAS:	Velocidad verdadera.
TAWS:	Sistema de advertencia y de aviso de proximidad del terreno con función frontal.
TCAS:	Sistema anticollisión de a bordo.
TCP:	Tripulante de Cabina de Pasajeros.
TDP:	Punto de decisión para despegue.
TDZ:	Zona de toma de contacto.
THR:	Umbral.
TLOF:	Área de toma de contacto y de elevación inicial.
TMA:	Área de control terminal.
TP:	Punto de viraje.
TWR:	Torre de control de aeródromo o control de aeródromo.
UHF:	Frecuencia de ultra alta (300 a 3.000 MHz).
UMI:	Un Motor Inoperativo.
UTC:	Hora universal coordinada.
VDF:	Estación radiogoniométrica VHF.
VFR:	Reglas de vuelo visual.
VHF:	Muy alta frecuencia (30 a 300 MHz).
V_A:	velocidad de maniobra de diseño.
V_B:	velocidad de diseño para máxima intensidad de ráfaga.
V_C:	velocidad de crucero de diseño.
V_D:	velocidad de picada de diseño.
V_{DF}/M_{DF}:	velocidad de picada demostrada en vuelo.
V_F:	velocidad de flaps de diseño.
V_{FC}/M_{FC}:	velocidad máxima para características de estabilidad.
V_{EF}:	velocidad a la cual se asume que el motor crítico falla durante el despegue.
V_{FE}:	velocidad máxima con flaps extendidos.
V_H:	velocidad máxima en vuelo nivelado con potencia máxima continua.
V_{LE}:	velocidad máxima con tren de aterrizaje extendido.
V_{LO}:	velocidad máxima de operación con tren de aterrizaje extendido.
V_{LOF}:	velocidad de elevación.
V_{MC}:	velocidad mínima de control con el motor crítico inoperativo.
V_{MO}/M_{MO}:	velocidad límite máxima de operación.
V_{MU}:	velocidad mínima no controlada.
V_{NE}:	velocidad de nunca exceder.
V_{NO}:	velocidad de crucero máxima estructural.
V_R:	velocidad de rotación.
V_S:	velocidad de pérdida o velocidad mínima de vuelo nivelado a la cual el avión es controlable.
VMC:	Condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VOR: Radiofaro omnidireccional VHF.
VTOL: Despegue y aterrizaje verticales.
Vtoss : Velocidad mínima a la cual puede lograrse el ascenso con el grupo motor crítico fuera de (helicópteros) funcionamiento, con los demás grupos motores en funcionamiento dentro de los límites operacionales aprobados.

NOTA: La velocidad citada anteriormente puede medirse por instrumentos o bien lograrse mediante un procedimiento indicado en el manual de vuelo.

CRFA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CPRA