

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

PARTE 1

DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

Quinta Edición
Resolución ANAC N° 819 - 7 Diciembre 2023



**Secretaría
de Transporte**
Ministerio de Economía

ANAC | AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA

REGISTRO DE ENMIENDAS

ENMIENDAS			
Número de Enmienda	Fecha de Aplicación	Fecha de Anotación	Anotada por
Disposición CRA N° 111/2008	01/12/2008	01/12/2008	Dpto. Proyecto IASA
Resolución ANAC N°980/2010	25/11/2010	25/11/2010	Dpto. Normativa Aeronáutica
Resolución ANAC N°969/2012	11/01/2013	11/01/2013	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos
Resolución ANAC N°556/2015	10/08/2015	10/08/2015	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos
Resolución ANAC N°77/2016	19/02/2016	19/02/2016	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos
Resolución ANAC N°879/2019	10/12/2020	10/12/2020	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos
Resolución ANAC N° 121/2022	23/03/2022	23/03/2022	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos
Resolución ANAC N° 582/2023	18/09/2023	18/09/2023	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos
Resolución ANAC N° 819/2023	07/12/2023	07/12/2023	Dpto. Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

SUBPARTE	PAGINA	REVISION	SUBPARTE	PAGINA	REVISION
REGISTRO DE ENMIENDAS	ii	23/03/2022			
LISTA DE VERIFICACIÓN DE PAGINAS	iii	23/03/2022			
ÍNDICE	iv	23/03/2022			
PRÓLOGO	v A viii	23/03/2022			
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	ix	23/03/2022			
AUTORIDAD DE COORDINACIÓN	x	23/03/2022			
SUBPARTE A	1.1	23/03/2022			
SUBPARTE B	2.1 A 2.46	23/03/2022			
SUBPARTE C	3.1 A 3.7	23/03/2022			

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 - DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

INDICE GENERAL

- REGISTRO DE ENMIENDAS
- LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS
- INDICE
- PRÓLOGO
- AUTORIDADES DE APLICACIÓN
- AUTORIDAD DE COORDINACIÓN
- SUBPARTE A – GENERALIDADES

Sec. *Título*

1.3 Aplicación.

1.7 Organización de las definiciones generales, abreviaturas y siglas.

- SUBPARTE B – DEFINICIONES GENERALES

Sec. *Título*

1.11 Aplicación.

- SUBPARTE C – ABREVIATURAS Y SIGLAS

Sec. *Título*

1.21 Aplicación.

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 101, 103 y 133 del Reglamento de Aeronavegabilidad (DNAR) y en las Partes 1, 5, 13, 18, 21, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 36, 39, 43, 45, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 105, 119, 121, 135, 137 y 145 de las RAAC, como así también sus significados.
- (2) **Parte 5 – Unidades de Medida:** establece el sistema normalizado de unidades de medida

aplicables en todos los aspectos de las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil en la República Argentina.

- (3) **Parte 11: Reglas para el Desarrollo, Aprobación y Enmienda de las RAAC y Normas Complementarias**
- (4) **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.
- (5) **Parte 18 – Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea:** Establece las normas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, exceptuando el ámbito aeroportuario, de acuerdo a las disposiciones contenidas en el ANEXO 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), y sus Instrucciones Técnicas.
- (6) **Parte 21: Procedimiento para la Certificación de Productos y Partes**
- (7) **Parte 22: Estándares de aeronavegabilidad: planeadores y motoplaneadores**
- (8) **Parte 23: Estándares de aeronavegabilidad: aviones categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter**
- (9) **Parte 25: Estándares de aeronavegabilidad: aviones categoría transporte**
- (10) **Parte 26: Aeronavegabilidad continuada y mejoras a la seguridad para aviones de categoría transporte**
- (11) **Parte 27: Estándares de aeronavegabilidad: giroavión categoría normal**
- (12) **Parte 29: Estándares de aeronavegabilidad: giroavión categoría transporte**
- (13) **Parte 31: Estándares de aeronavegabilidad: globos libres tripulados**
- (14) **Parte 33: Estándares de aeronavegabilidad para motores de aeronaves**
- (15) **Parte 34: Estándares de aeronavegabilidad: Requisitos para la purga de combustible y la emisión de gases en aviones propulsados por motores de turbina**
- (16) **Parte 35: Estándares de aeronavegabilidad: hélices**
- (17) **Parte 36: Estándares de Ruido: Certificación tipo y de aeronavegabilidad de aeronaves**
- (18) **Parte 39: Directivas de aeronavegabilidad**
- (19) **Parte 43: Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Alteraciones**
- (20) **Parte 45: Identificación de Productos, Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronave**
- (21) **Parte 60: Requisitos de Calificación para Dispositivos de Instrucción para Simulación de Vuelo**
- (22) **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.
- (23) **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 aeronave- gante con licencia extranjera, las normas generales de operación, sus atribuciones y limitaciones.
- (24) **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.
- (25) **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.
- (26) **Parte 67 – Certificación Médica Aeronáutica:** Establece los estándares médicos para el otorgamiento de la Certificación Médica Aeronáutica para la obtención de las Licencias, Certificados de Competencia y Habilitaciones de acuerdo con las Partes 61, 63, 64, 65 y 105 de las RAAC.
- (27) **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.
- (28) **Parte 101: Globos Cautivos, Barriletes, Cohetes de Aficionados y Globos Libres No Tripulados**

- (29) **Parte 105 – Paracaidismo:** Establece las reglas que dirigen las operaciones de paracaidismo desarrolladas en la República Argentina, a excepción de aquellas realizadas en operaciones militares y en respuesta a una emergencia de vuelo.
- (30) **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.
- (31) **Parte 120: Reglamento de Prevención y Control del Consumo Indevido de Sustancias Psicoactivas en el Personal Aeronáutico**
- (32) **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.
- (33) **Parte 133: – Operaciones de Helicópteros con Carga Externa**
- (34) **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.
- (35) **Parte 137 - Requisitos de operación y certificación para trabajo agroaéreo:** Establece los *requerimientos que tiene que satisfacer toda persona que pretenda realizar* operaciones agroaéreas, comerciales o no, con aeronaves específicas.
- (36) **Parte 139: Certificación de Aeródromos:** Establece las normas y describe los procesos de certificación de un aeródromo, los requerimientos para la emisión del certificado, define las causales para su suspensión o revocación, describe el contenido de un Manual de Aeródromo y los procesos de vigilancia asociados, con el objeto de que un explotador de aeródromo proceda a la certificación del mismo.
- (37) **Parte 141: Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC)**
- (38) **Parte 142: Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil**
- (39) **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.
- (40) **Parte 147: Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para Mecánicos Aeronáuticos**
- (41) **Parte 153: Operación de Aeródromos:** Establece las normas para la operación de un aeródromo de forma tal de estandarizar la interrelación de los diferentes actores concurrentes en un aeródromo con el objeto de mantener los estándares de seguridad operacional en un nivel aceptable.
- (42) **Parte 154: Diseño de Aeródromos:** Establece las normas para el diseño de un aeródromo de forma tal de que la habilitación de nuevos aeródromos y la planificación del diseño de los actuales cumplan las normas y procedimientos de diseño de aeródromos.
- (43) **Parte 155: Diseño y Operación de Helipuertos:** Establece las normas para el diseño y la operación de un helipuerto de forma tal de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil nacional e internacional.
- (44) **Parte 156: Diseño y Operación de Aeródromos STOL:** Establece las normas para el diseño y la operación de un aeródromo STOL de forma tal de contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil nacional.
- (45) **Parte 203: Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea**
- (46) **Parte 204: Cartas Aeronáuticas**
- (47) **Parte 211: Gestión del Tránsito Aéreo:** Establece los criterios para definir la organización del espacio aéreo y para disponer un marco operacional básico que garantice el suministro seguro, ininterrumpido y eficiente de Servicios de Tránsito Aéreo de la República Argentina.
- (48) **Parte 212: Búsqueda y Salvamento**
- (49) **Parte 215: Servicios de Información Aeronáutica**
- (50) **Parte HL: Helicópteros Livianos**
- (51) **Parte HML: Helicópteros muy Livianos**

(52) Parte VLA: Aviones muy Livianos

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015) (Resolución ANAC N° 121/2022 – B. O. N° 34.886 del 23 marzo 2022)

4. AUTORIDADES DE APLICACIÓN

(a) A los fines establecidos en el Código Aeronáutico, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), 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.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

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

(1) Dirección Nacional de Seguridad Operacional: 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; con el otorgamiento de los certificados de idoneidad aeronáutica correspondientes, la certificación de los simuladores de aeronaves, de las escuelas de vuelo, de los centros de instrucción respectivos y 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, las fábricas de productos aeronáuticos y la administración del Registro Nacional de Aeronaves.

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

(3) Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios: En todo lo relacionado con la administración, desarrollo y control de la infraestructura y los servicios aeroportuarios no concesionados; y, cuando se trate del Sistema Nacional de Aeropuertos, en la coordinación de los programas, planes o proyectos que se encuentren vinculados con dicha temática con el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

(4) Junta de Seguridad en el Transporte: En todo lo relacionado con la determinación de las causas de los accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponda instruir y recomendar acciones eficaces dirigidas a evitar su ocurrencia en el futuro, a fin de promover la seguridad operacional.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010) (Resolución ANAC N° 121/2022 – B. O. N° 34.886 del 23 marzo 2022)

(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.

AUTORIDADES DE APLICACIÓN

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

1. ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Balcarce 290 - Piso 6

C1064AAF - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3100 / 3101

Web: www.anac.gob.ar

ANAC

AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

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

1. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN – DPTO. NORMATIVA AERONÁUTICA, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNOS

Balcarce 290

(C1064AAF) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3069

E-mail: normaer@anac.gob.ar

ANAC

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 1 - DEFINICIONES GENERALES, ABREVIATURAS Y SIGLAS

SUBPARTE A – GENERALIDADES

<i>Sec.</i>	<i>Título</i>
-------------	---------------

1.3	Aplicación
-----	------------

1.7	Organización de las definiciones generales, abreviaturas y siglas
-----	---

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 RAAC. Las disposiciones referidas a los titulares de un CESA solamente se aplican a los Explotadores certificados por la República Argentina.

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 utilizadas en cada Parte se definen en la Subparte C – “Abreviaturas y Siglas”.

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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 1, 11, 13, 18, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 101, 103, 105, 119, 120, 121, 133, 135, 137, 139, 141, 142, 145, 147, 153, 154, 155, 156, 211, 212, HL, HML y VLA de las RAAC, como así también sus significados. El ordenamiento es alfabético, a menos que el contexto lo requiera de otra manera:

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

Actos de interferencia ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente: — apoderamiento ilícito de aeronaves, — destrucción de una aeronave en servicio, — toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos, — intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica, — introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales, — uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente, — comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

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: Sección de instrucción impartida por un instructor habilitado al titular de una licencia o Certificado de Competencia con el objeto de otorgarle nuevas atribuciones.
(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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

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

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

Aeródromo de alternativa: 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:

(a) **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.

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

(c) **Aeródromo de alternativa para EDTO.** Significa un aeropuerto de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión bimotor si sufre la detención de un motor en vuelo o si experimentara otras condiciones anormales o de emergencia en una ruta de EDTO.

(d) **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 alternativa de destino para dicho vuelo.

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

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

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

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

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

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

Aeronave: 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 avanzada. *Aeronave dotada de un equipo adicional al requerido para una aeronave básica para una operación determinada de despegue, aproximación o aterrizaje.*

Aeronave básica. *Aeronave dotada del equipo mínimo requerido para realizar la operación de despegue, aproximación o aterrizaje que se tenga la intención de realizar”*
(Resolución ANAC N° 582/2023 – B. O. N°35.258 18 de septiembre 2023)

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

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

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

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.

Aeronave Deportiva Liviana: significa una aeronave, excluido helicóptero, trike, paratrike o aeronave cuya sustentación dependa directamente de la potencia del motor (powered-lift), que desde su certificación original mantenga las siguientes características:

- (a) Peso máximo de despegue menor o igual a:
 - (i) 600 kilogramos para operar aeronaves solamente desde tierra, o
 - (ii) 650 kilogramos para operar aeronaves desde el agua.
- (b) Velocidad máxima en vuelo nivelado con potencia máxima continua menor o igual a 223 Km/h (120 nudos) CAS, bajo condiciones de atmósfera estándar a nivel del mar.
- (c) Velocidad nunca exceder (VNE) menor o igual a 223 Km/h (120 nudos) CAS para un planeador.
- (d) Velocidad de pérdida (velocidad mínima de vuelo estabilizado), sin el uso de dispositivos hipersustentadores (VS1), menos o igual a 84 Km/h (45 nudos) CAS, con peso máximo de despegue, y para la posición del centro de gravedad más crítica.
- (e) Asientos para dos personas, incluido el piloto.
- (f) Un solo motor alternativo equipado con hélice, en caso de que la aeronave sea motorizada.
- (g) Reservado.
- (h) Reservado.
- (i) Cabina no presurizada, en caso que la aeronave tenga una cabina.
- (j) Tren de aterrizaje fijo, excepto para las aeronaves que van a ser operadas desde el agua o para un planeador.

(k) Tren de aterrizaje fijo o retráctil, o un casco, para las aeronaves a ser operadas desde el agua.

(l) Tren de aterrizaje fijo o retráctil, para un planeador.”

(Resolución ANAC N°879/2019 – B. O. N° 34.257 del 10 diciembre 2019)

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.

Aeróstato: 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 ANAC a las organizaciones de mantenimiento en función de su capacitación y medios disponibles para realizar determinados tipos y niveles de mantenimiento sobre determinadas marcas y modelos de productos aeronáuticos.

Alcance visual en la pista (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre eleje 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 potenciamáxima 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.

NOTA1: 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 por instrumentos 2D o en una operación de aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

NOTA 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.

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

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.

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

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

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

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

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

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

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 prescriptas 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.

(Resolución ANAC N° 77/2016 – B. O. N° 33.320 del 19 febrero 2016)

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

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

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

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

Área de 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 anticolidión: 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:

$$\rho_0 = 1,2250 \text{ kg/m}^3$$

(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 kilómetrogeopotencial 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

proporcionarlos servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

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

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

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

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

- a) evaluar la idoneidad del candidato para ser titular de una licencia o habilitación;
- b) expedir y anotar licencias y habilitaciones;
- c) designar y autorizar a las personas aprobadas;
- d) aprobar los cursos de instrucción;
- e) aprobar el uso de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo y autorizar para dicho uso con objeto de adquirir la experiencia o demostrar la pericia exigida para la expedición de una licencia o habilitación.

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

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

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

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

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

Calle de rodaje (TWY): 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.

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

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

Calle de rodaje 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 al movimiento en tierra de helicópteros con tren de aterrizaje de ruedas.

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

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: (i) Avión (ii) Helicóptero (iii) Planeador (iv) Aeróstato (v) Giroplano (vi) Aeronave Ultraliviana Motorizada (ULM); 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, Restrictiva 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 de las RAAC 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.

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

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 Autoridad Competente.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo (CETA): Documento emitido por la autoridad aeronáutica que autoriza a su titular a realizar operaciones de Trabajo Aéreo.

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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

Certificación Médica Aeronáutica: Prueba fehaciente expedida por un Médico Examinador Aeronáutico, Centro Médico Aeronáutico Examinador o Autoridad Médica Aeronáutica Civil (DEM), al efecto de que el titular de una licencia, certificado de competencia y/o habilitación satisfaga determinadas condiciones de aptitud psicofisiológicas.

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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

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:

(a) 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.

(b) 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 Médicos Aeronáuticos, que en orden decreciente se consideran como Clase I, II, III y IV.

Clasificación de las operaciones de aproximación por instrumentos: Éstas se clasifican basándose en los mínimos de utilización más bajos por debajo de los cuales la operación de aproximación deberá continuarse únicamente con la referencia visual requerida de la manera siguiente:

a) Tipo A: una altura mínima de descenso o altura de decisión (DA/DH) igual o superior a 75 m (250 pies); y

b) Tipo B: una altura de decisión inferior a 75 m (250 pies). Las operaciones de aproximación por instrumentos de Tipo B están categorizadas de la siguiente manera:

1) Categoría I (CAT I): una altura de decisión no inferior a 60 m (200 pies) y con visibilidad no inferior a 800 m o alcance visual en la pista (RVR) no inferior a 550 m;

2) Categoría II (CAT II): una altura de decisión inferior a 60 m (200 pies), pero no inferior a 30 m (100 pies) y RVR no inferior a 300 m;

3) Categoría IIIA (CAT IIIA): una altura de decisión inferior a 30 m (100 pies) o sin limitación de altura de decisión y RVR no inferior a 175 m;

4) Categoría IIIB (CAT IIIB): una altura de decisión inferior a 15 m (50 pies) o sin limitación de altura de decisión y RVR inferior a 175 m pero no inferior a 50 m; y

5) Categoría IIIC (CAT IIIC): sin altura de decisión ni limitaciones de RVR.

NOTA 1: Cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, la operación de aproximación por instrumentos ha de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (ej., una operación con una DA/DH correspondiente a la CAT IIIA, pero con un RVR de la CAT IIIB, se consideraría operación de la CAT IIIB, o una operación con una DA/DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II).

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 una operación de aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

(Resolución ANAC N° 77/2016 – B. O. N° 33.320 del 19 febrero 2016)

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

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

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

Coeficiente 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.

Coeficientes 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 debidamente habilitado 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. El piloto al mando podrá ejercer las funciones de Comandante, de conformidad con lo establecido en el artículo 79 del Código Aeronáutico, cuando sea investido de dichas funciones mediante su designación para ese rol por parte del explotador, de quien será representante.

NOTA: 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)

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

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.

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

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

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

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

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

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:

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

(b) 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.

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

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 operaciones: La autoridad ejercida 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 del vuelo. (Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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

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. (Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

Crédito: Reconocimiento de medios alternativos o de calificaciones previas.

Crédito operacional. Crédito autorizado para operaciones con una aeronave avanzada que posibilita un

mínimo de utilización de aeródromo más bajo del que se autorizaría normalmente si se realizara con una aeronave básica, teniendo en cuenta el rendimiento que tienen los sistemas de la aeronave avanzada al utilizar la infraestructura externa disponible.

(Resolución ANAC N° 582/2023 – B. O. N°35.258 18 de septiembre 2023)

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

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

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

- a) investigaciones de accidentes o incidentes;*
- b) notificaciones de seguridad operacional;*
- c) notificaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad;*
- d) observación de la performance operacional;*
- e) inspecciones, auditorías, encuestas; o*
- f) estudios y revisiones de la seguridad operacional.*

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, designado por el explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, y que respalda, da información o asiste al piloto al mando en la realización segura del vuelo.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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

Detención del motor en vuelo: Significa, solo para operaciones de EDTO, una detención del motor en vuelo, seguido de un corte autoinducido, o por iniciativa de la tripulación de vuelo, o causado por una influencia externa. La ANAC considera una detención del motor en vuelo cuando se apaga por cualquier motivo: extinción de llama, falla interna, parada iniciada por la tripulación de vuelo, ingestión de objetos extraños, formación de hielo, incapacidad para obtener o controlar el empuje o la potencia deseados y durante el ciclo del control de arranque, aunque sea brevemente, incluso si el motor funciona normalmente durante el resto del vuelo. Esta definición excluye la detención del motor en vuelo cuando es seguida inmediatamente por un reencendido automático del motor y cuando un motor no alcanza el empuje o la potencia deseados pero no se apaga.

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

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

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

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

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

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

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

Documento de configuración, mantenimiento y procedimientos (CMP). Significa un documento aprobado por la ANAC que contiene requisitos mínimos de configuración, operación y mantenimiento, límites de vida útil de los componentes y restricciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) necesarias para que una combinación de avión-motor cumpla con los requisitos de aprobación de diseño tipo de EDTO.

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.

EDTO anticipado: Significa una aprobación de diseño tipo EDTO obtenida sin adquirir experiencia en servicio no-EDTO, de una combinación avión-motor que solicita una certificación EDTO.

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

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.

Enmienda RAAC: Modificaciones permanentes a las normas vigentes; las cuales son realizadas considerando a todas las Partes de las RAAC como un solo cuerpo normativo.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

Entorno hostil: Entorno en que:

- (a) no se puede realizar un aterrizaje forzoso seguro debido a que la superficie y su entorno son inadecuados; o
- (b) los ocupantes del helicóptero no pueden estar adecuadamente protegidos de los elementos; o
- (c) no se provee respuesta/capacidad de búsqueda y salvamento de acuerdo con la exposición prevista; o
- (d) existe un riesgo inaceptable de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra.

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

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

Entorno no hostil: Entorno en que:

- (a) un aterrizaje forzoso seguro puede realizarse porque la superficie y el entorno circundante son adecuados;
- (b) los ocupantes del helicóptero pueden estar adecuadamente protegidos de los elementos;
- (c) se provee respuesta/capacidad de búsqueda y salvamento de acuerdo con la exposición prevista; y
- (d) el riesgo evaluado de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra es aceptable.

***NOTA:** Las partes de un área congestionada que satisfacen los requisitos anteriores se consideran no hostiles.*

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.

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

Especificaciones relativas a las operaciones: Las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

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.²

Estado del aeródromo. Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.
(Resolución ANAC N°819 /2023 – B. O. N°35316)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NOTA 1: La expresión por debajo del punto de congelación se refiere a una temperatura del aire igual o

menor que el punto de congelación del agua (0° Celsius).

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

Evacuación Sanitaria (ES): Es toda operación aérea de la aeronáutica civil general, consistente en el traslado en aeronaves y por vía aérea de accidentados o enfermos que no admite dilación desde el lugar del accidente o lugar donde se encuentre el enfermo hasta el lugar más próximo para su asistencia médica; o de personas que se encuentren en una situación de emergencia nacional (ejemplo: inundaciones, avalanchas, etc.) o de cualquier tipo de catástrofe y que el Estado argentino requiera de su intervención como tal.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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

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.

Fatiga: Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño o a períodos prolongados de vigilancia, fase circadiana y / o carga de trabajo (actividad mental y/o física), y que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su capacidad para desempeñar sus funciones relacionadas con la seguridad operacional.

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

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

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

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: Área definida de tierra o sobre una estructura (que incluye todas sus edificaciones,

instalaciones y equipos) destinada, total o parcialmente, a la llegada, salida y movimiento en 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 sobre una estructura en la superficie del 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.

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

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

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

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

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

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

NOTA: El índice de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACR

se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

Instrucción: Proceso por el cual se adquieren, mantienen y actualizan los conocimientos y destreza para cumplir con las tareas asignadas. La instrucción puede ser teórica (se dicta en aulas, gabinetes, mock up, etc.) o práctica (se lleva a cabo en entrenador sintético de vuelo o aeronave).

Instrucción de diferencias: instrucción requerida por tripulantes o despachantes de aeronave habilitados en determinado tipo de avión, cuando la autoridad aeronáutica considere que una instrucción diferente es

necesaria antes de prestar servicios en esa misma función, en un avión que siendo del mismo tipo tenga variantes respecto de aquel para el que fue originalmente instruido.

Instrucción de promoción: Instrucción requerida por tripulantes que han estado habilitados como copiloto en un tipo particular de avión, antes de que puedan ser habilitados como piloto en ese mismo tipo de avión.

Instrucción de transición: Instrucción requerida para tripulantes y despachantes de aeronave que han sido habilitados y se han desempeñado en la misma función en otra aeronave del mismo grupo.

Instrucción en simulador: las maniobras, procedimientos o funciones que deben ser cumplidos en el simulador.

Instrucción en vuelo: las maniobras, procedimientos o funciones que deben ser cumplidos en la aeronave.

Instrucción inicial: Instrucción requerida por tripulantes y despachantes de aeronave que no han sido habilitados ni prestado servicios en la misma función en otra aeronave del mismo grupo.

Instrucción periódica: instrucción que se realiza en forma repetitiva para asegurar que cada tripulante o despachante de aeronave está adecuadamente capacitado y mantiene la idoneidad necesaria, con respecto al tipo de avión (incluyendo la instrucción de diferencias, si es aplicable), y las funciones que desempeña.

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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).

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

Liberación de Aeronavegabilidad: Es el acto mediante el cual se certifica que el mantenimiento que debía realizarse sobre una aeronave se cumplió de manera satisfactoria de acuerdo con el Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el explotador de esa aeronave.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

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

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.

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

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.

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

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

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

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

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

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

Manual de control de mantenimiento del explotador. Documento que describe los procedimientos necesarios del explotador para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del explotador a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.

(Resolución ANAC N° 819/2023 – B. O. N°35316)

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.

Médico Aeroevacuador: Es aquel profesional médico, que acredita haber aprobado el “Curso de Capacitación en Evacuación Aeromédica” y que se desempeña en tal función en una empresa que brinda Servicios de Transporte Aéreo Sanitario.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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 objeto o sustancia que pueda constituir un peligro para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

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

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/heliuerto: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo/heliuerto para:

- a) el despegue, expresada en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- b) el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos 2D, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/MDH) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad; y
- c) el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos 3D, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y altitud/altura de decisión (DA/DH), según corresponda al tipo y/o categoría de la operación.

(Resolución ANAC N° 77/2016 – B. O. N° 33.320 del 19 febrero 2016)

Mínimos de utilización de aeródromo basado en la performance (PBAOM): Mínimo de utilización de aeródromo para una operación determinada de despegue, aproximación o aterrizaje más bajo que el disponible comúnmente cuando se utiliza una aeronave básica.

Nota: El PBAOM se calcula teniendo en consideración las capacidades y las instalaciones terrestres disponibles. El PBAOM puede basarse en créditos operacionales y no se limita a operaciones PBN. Pueden encontrarse orientaciones adicionales en el Manual de operaciones todo tiempo de OACI (Doc. 9365). (Resolución ANAC N° 582/2023 – B. O. N° 35.258 18 de septiembre 2023)

Modelo de competencias adaptado: Un conjunto de competencias, con su descripción y criterios de actuación correspondientes, adaptado de un marco de competencias de la OACI, que una organización utiliza para elaborar instrucción y evaluación basadas en competencias y destinadas a determinada función

Motoplaneador: Planeador equipado con un motor que cumple con los requerimientos establecidos en la RAAC 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 basada en la performance (PBN): Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

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

particular.

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

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

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

(c) se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: 0,35 a 0,5 exclusive;

(d) 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;

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

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 período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad correspondiente.

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

Normas Consensuadas: Son normas desarrolladas por la industria (American Society of Testing Materials ASTM), para el propósito de la certificación de aeronavegabilidad de las Aeronaves de Categoría Deportiva Liviana (ADL) que son aplicables al diseño, la producción y la aeronavegabilidad de esta categoría de aeronaves. Incluyen, pero no están limitadas a, normas de diseño y desempeño, equipamiento requerido, aseguramiento de la calidad, ensayos de aceptación de producción, instrucciones de operación, procedimientos de mantenimiento e inspección, identificación y registros de reparaciones y alteraciones mayores, y aeronavegabilidad continuada. Las normas ASTM aceptadas por la ANAC son las mismas que acepta la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica. (Resolución ANAC N°969/2012 – B. O. N° 32.560 del 11 enero 2013)

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

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

** Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024*

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

† Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024

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

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

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

- (a) esté situado en un área destinada al movimiento de aeronaves en la superficie;
 - (b) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo; o
 - (c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.
- (Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)*

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 con tiempo de desviación extendido (EDTO): Significa una operación de vuelo con un avión, durante la cual una parte del vuelo se realiza más allá del umbral de tiempo identificado en la RAAC Parte 121 o la RAAC Parte 135 de un aeropuerto adecuado, que se determina en base a una velocidad de crucero con un motor inoperativo aprobada en condiciones de atmósfera estándar en aire calmo.

Operaciones Aéreas Sanitarias: Se denominan Operaciones Aéreas Sanitarias a las siguientes actividades:

- (1) Servicio de Transporte Aéreo Sanitario.
 - (2) Evacuación Sanitaria.
 - (3) Traslado Aéreo de Órganos.
- (Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)*

Operaciones de aproximación por instrumentos: Aproximación o aterrizaje en que se utilizan instrumentos como guía de navegación basándose en un procedimiento de aproximación por instrumentos. Hay dos métodos para la ejecución de operaciones de aproximación por instrumentos:

- a) una operación de aproximación por instrumentos bidimensional (2D), en la que se utiliza guía de navegación lateral únicamente; y
- b) una operación de aproximación por instrumentos tridimensional (3D), en la que se utiliza guía de navegación tanto lateral como vertical.

Nota.- Guía de navegación lateral y vertical se refiere a la guía proporcionada por:

- (i) una radioayuda terrestre para la navegación; o bien
- (ii) datos de navegación generados por computadora a partir de ayudas terrestres, con base espacial, autónomas para la navegación o una combinación de las mismas."

Operación de sistema de visión de vuelo mejorada: Significa una operación en la cual las condiciones de visibilidad requieren que se utilice un sistema de visión de vuelo mejorado en lugar de la visión natural, para realizar una aproximación o aterrizaje, determinar la visibilidad de vuelo mejorada, identificar las referencias visuales requeridas o realizar un escape.

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

^{††} *Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020.*

Operación Prolongada sobre el agua:

(1) En lo relativo a aeronaves que no sean helicópteros, toda operación sobre el agua que se realiza hasta una distancia horizontal, superior a 50NM desde la línea costera más cercana; y

(2) En lo relativo a helicópteros, toda operación sobre el agua que se realiza hasta una distancia horizontal, superior a 50NM desde la línea costera más cercana y a más de 50NM desde un helipuerto situado lejos de la costa.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

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.

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

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.

Paracaídas aprobado: Paracaídas fabricado bajo un certificado tipo o una OTE/TSO (serie 23), aquellos utilizados por personal militar (no incluidos los de gran altitud, alta velocidad o eyectables), identificados bajo NME (número militar de efecto), u otra designación o identificación militar específica.

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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

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

Pavimento flexible: Pavimento compuesto de una serie de capas de resistencia creciente, desde el terreno de fundación hasta la capa de superficie. La estructura mantiene un contacto íntimo con el terreno de fundación, distribuyendo las cargas en éste, y su estabilidad depende del entrelazado del árido, el rozamiento entre partículas y la cohesión.

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

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

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.

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

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

Personal que ejerce funciones críticas desde el punto de vista de la seguridad operacional: Personas que podrían poner en peligro la seguridad operacional si cumplieran sus obligaciones y funciones del modo indebido.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

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: Manipular 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: Véase “Comandante de aeronave”.

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

autoridad otorgadora de licencias.

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.

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

Pista de despegue: Pista destinada exclusivamente a los despegues.

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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.

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 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 los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la 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 frustrada: Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

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

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

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

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

c) Procedimiento de aproximación de precisión (PA). Procedimiento de aproximación por instrumentos, basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS CAT I), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D Tipo A o B.

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.

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

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

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).

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

Programa de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada (PMAC): es el conjunto de documentos que posee el explotador en el cual se describe, además del Programa de Mantenimiento de cada aeronave operada por él, todas las políticas y procedimientos necesarios para cumplir con ese Programa para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves.

(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

Programa de seguridad operacional: Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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

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

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

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

- a) Servicio de Tránsito Aéreo;
- b) Servicio de Meteorología para la Navegación Aérea;
- c) Servicio de Información Aeronáutica y Cartografía;
- d) Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo
- e) Servicio de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia; y,
- f) Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico

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

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

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

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

NOTA: LDP se aplica únicamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 1.

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

NOTA: TDP se aplica únicamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 1

Punto 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 los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

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

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

Punto de espera intermedio: Punto designado en la intersección de dos calles de rodaje, o entre una calle de rodaje y una instalación de deshielo/antihielo, destinado al control del tránsito de aeronaves en rodaje, en el que las mismas y, eventualmente los vehículos que utilicen dicha vía con autorización de las dependencias de control de aeródromo, se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

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

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

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

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

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

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

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.

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

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.

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

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

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.

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

Rehabilitación: Acto por el cual un Inspector de la autoridad aeronáutica o cuando corresponde un Instructor de Vuelo habilitado conduce, evalúa y certifica que el solicitante ha cumplido con las exigencias de experiencia reciente para el ejercicio de las facultades en la función para la cual requiere tal alcance.
(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

Requisitos adecuados de aeronavegabilidad. Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de

aeronave, de motor o de hélice en cuestión.
(Resolución ANAC N° 819/2023 – B. O. N°35316)

Rendimiento en materia de seguridad operacional: Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

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.

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

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

Retorno al Servicio: Es el acto mediante el cual se certifica que el mantenimiento que debía cumplirse sobre un producto aeronáutico se realizó de manera satisfactoria y de acuerdo con la RAAC Parte 43 y con los procedimientos descritos en el Manual de la Organización de Mantenimiento, encontrándose este producto en condiciones de aeronavegabilidad en lo que al trabajo realizado concierne.
(Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)

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.

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

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 1: 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.

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

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.

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

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

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

información aeronáutica.

Serie de vuelos: Vuelos consecutivos que:

- a) se inician y concluyen dentro de un plazo de 24 horas; y
- b) son efectuados en su totalidad por un mismo piloto al mando.

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

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

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 de Transporte Aéreo Sanitario (STAS): Es toda la serie de actos destinados a trasladar en una aeronave habilitada a tales fines, pacientes desde un aeródromo, helipuerto o Lugar Apto Denunciado (LAD) a otro, bajo responsabilidad de un médico.
(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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.

Simulador de vuelo: Véase Entrenador Sintético de vuelo.

Sistema anticolidión 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.

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

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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.

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

Sistema de comunicación de largo alcance (Long-range communication system - LRCS): Significa un sistema que utiliza transmisión por satélite, transmisiones de datos digitales, alta frecuencia o cualquier otro sistema de comunicación aprobado que se extienda más allá de la línea de visión.

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

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

Sistema de navegación de largo alcance (long-range navigation system - LRNS): Significa una unidad de navegación electrónica aprobada para su utilización según las reglas de vuelo por instrumentos como medio principal de navegación, y tiene al menos una fuente de información de navegación tal como un sistema de navegación inercial, un sistema de posicionamiento global, Omega/VHF o Loran C

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

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

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

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

Sistema de visión de vuelo mejorada (Enhanced flight vision system - EFVS): Significa un sistema instalado en la aeronave que utiliza un medio electrónico para proveer una imagen del escenario topográfico hacia delante de la aeronave (las características naturales o artificiales de un lugar o región, especialmente el modo de mostrar sus posiciones relativas y elevaciones), mediante el uso de sensores de imágenes, que incluyen entre otros, infrarrojos de visión hacia adelante, radiometría de ondas milimétricas, radar de ondas milimétricas o intensificación de imágenes de bajo nivel de luz. Este sistema incluye el elemento de visualización, los sensores, las computadoras y fuentes de alimentación, las indicaciones y controles.

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

Sistema significativo para EDTO: Significa un sistema del avión, incluyendo el sistema de propulsión, cuya falla o mal funcionamiento puede afectar adversamente a la seguridad de un vuelo EDTO, o la continuidad del vuelo y aterrizaje seguro de un avión durante un desvío a la alternativa de EDTO. Los sistemas significativos de ETOPS se dividen en dos grupos.

(1) Un sistema significativo de EDTO del grupo 1:

(i) Tiene características a prueba de fallas directamente relacionadas con el grado de redundancia proporcionado por el número de motores en el avión.

(ii) Es un sistema cuya falla o mal funcionamiento podría generar la detención del motor en vuelo, pérdida de control de empuje u otra pérdida de potencia.

(iii) Contribuye significativamente para la seguridad durante un desvío a la alternativa de EDTO al proporcionar redundancia adicional para cualquier pérdida de fuente de energía de un sistema, como resultado de un motor inoperativo.

(iv) Es esencial para la operación prolongada de un avión en altitudes para un motor inoperativo.

(2) Un sistema significativo de EDTO del grupo 2 es un sistema significativo de EDTO que no es un sistema significativo de EDTO del grupo 1.

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

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.

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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.

Traslado Aéreo de Órganos (TAO): Es todo traslado en aeronave y por vía aérea, de órganos con fines de trasplante.

(Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008)

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): Persona o conjunto de personas que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave en concordancia con las funciones que le confiere su Certificado de Competencia, 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 de tiempo: Intervalo, expresado en tiempo, establecido por el Estado del explotador hasta un aeródromo de alternativa en ruta, respecto del cual para todo intervalo de tiempo superior se requiere una aprobación específica para EDTO del Estado del explotador.

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

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

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

NOTA: Una especificación PBS comprende los requisitos de performance de vigilancia que se aplican a los componentes del sistema en términos de la vigilancia que debe ofrecerse y del tiempo de entrega de datos, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión de los datos de vigilancia, la seguridad y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.

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

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° 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: Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de longitud a la que pueden verse e identificarse durante el día, objetos prominentes no iluminados, y durante la noche, objetos prominentes iluminados.

(Resolución ANAC N° 77/2016 – B. O. N° 33.320 del 19 febrero 2016)

Visibilidad de vuelo mejorada (Enhanced flight visibility - EFV): Significa la distancia horizontal hacia adelante promedio, desde la cabina del piloto de una aeronave en vuelo, a la cual los objetos topográficos prominentes pueden ser claramente distinguidos e identificados de día o de noche por un piloto que utiliza un sistema de visión de vuelo mejorado.

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.

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

Vuelo acrobático: Maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales no necesarias para un vuelo normal.
(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)

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

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

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

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

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

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.

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

(Resolución ANAC N° 121/2022 – B. O. N° 34.886 del 23 marzo 2022)

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 1, 13, 18, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 45, 61, 63, 64, 65, 67, 91, 101, 105, 119, 120, 121, 133, 135, 137, 139, 141, 142, 145, 147, 153, 154, 155, 156, 211, 212, HL, HML y VLA de las RAAC tienen el siguiente significado:

Abreviaturas y siglas:

AAC/AA:	Autoridad de Aviación Civil / Autoridad Aeronáutica.
ACAS:	Sistema Anticolisión de abordó.
ACC:	Centro de control de área o control de área.
A-CDM:	Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto.
ACN :	Número de clasificación de aeronaves (aplicable hasta el 27/11/2024).
ACR:	Acrobacia.
ACR**:	Índice de clasificación de aeronaves (aplicable a partir del 28/11/2024).
AD:	Según el contexto en que es usado, puede significar: "Directiva de Aeronavegabilidad" o "Aeródromo".
ADAP:	Adaptación.
ADIZ:	Zona de Identificación de Defensa Aérea.
ADP:	Licencia de conductor en la parte aeronáutica.
ADR:	Ruta con servicio asesor de tránsito aéreo.
ADREP:	Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes.
ADRS:	Sistema registrador de datos de aeronave.
ADS:	Vigilancia Dependiente Automática.
AER:	Aeroaplicación.
AFIL:	Plan de vuelo presentado en vuelo.
AFIS:	Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo.
AFM:	Manual de Vuelo de la Aeronave.
AFP:	Aprobación de Fabricación de Partes.
AFTN:	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.
A/G:	Aire a tierra.
AGA:	Aeródromos y Ayudas terrestres.
AGL:	Sobre el nivel del terreno.
AIC:	Circular de Información Aeronáutica.
AIE:	Autoridad de Investigación del Estado.
AIM:	Gestión de información aeronáutica.
AIP:	Publicación de Información Aeronáutica.
AIR:	Registrador de imágenes de a bordo.
AIRS:	Sistema registrador de imágenes de a bordo.
AIRAC:	Reglamentación y Control de Información Aeronáutica. (<i>Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008</i>).
AIREP:	Aeronotificación (en forma oral) y nombre del formulario donde se anota.
AIS:	Servicio de Información Aeronáutica.
AloSP:	Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional.
ALT:	Altitud.
AMDT:	de <i>amendment</i> (enmienda en inglés). (<i>Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008</i>).
ANAC:	Administración Nacional de Aviación Civil (<i>Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010</i>).
ANSP:	Proveedor de servicios de navegación aérea.
AOM:	Manual de Operaciones de la Aeronave.
APP:	Oficina de control de aproximación o control de aproximación.

APU:	Grupo auxiliar de energía.
APV:	Procedimiento de aproximación con guía vertical.
ARO:	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
ASDA:	Distancia disponible de aceleración-parada.
ASE:	Error del sistema altimétrico.
ATA:	Air Transport Association of America.
ATC:	Control de tránsito aéreo.
ATFM:	Gestión de afluencia del tránsito aéreo.
ATIS:	Servicio automático de información terminal.
ATM:	Gestión del tránsito aéreo
ATS:	Servicios de Tránsito Aéreo.
ATZ:	Zona de tránsito de aeródromo.
AWY	Aerovía.
Baro-VNAV:	Navegación vertical barométrica.
CARS:	Sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje.
CAS:	Velocidad calibrada.
CAT:	Turbulencia en aire claro.
CAT I:	Categoría I
CAT II:	Categoría II.
CAT III:	Categoría III.
CBR:	Índice de resistencia de California.
cd:	Candela.
CDL	Lista de desviaciones respecto a la configuración.
CESA:	Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.
CFIT:	Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
CG	Centro de gravedad.
CI:	Combate contra incendios de bosques y campos.
CIATA:	Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos.
CIPE:	Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación.
CL:	Eje.
cm:	Centímetro.
CPDLC:	Comunicaciones por Enlace de Datos Controlador – Piloto.
CPL:	Plan de vuelo actualizado (designador de tipo de mensaje).
CRC:	Copiloto de Relevé 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.
CVS	Sistema de visión combinado.
DA:	Según el contexto en que es usado, puede significar: "Directiva de Aeronavegabilidad", "Dirección de Aeronavegabilidad" o "Altitud de Decisión". (<i>Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010</i>)
DAE	Despachante de Aeronaves.
DA/H:	Altitud/altura de decisión.
D-FIS	Servicio de información de vuelo por enlace de datos.
DH:	Altura de Decisión.
DLP:	Dirección de Licencias al Personal. (<i>Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010</i>)
DLR:	Registrador de enlace de datos.
DLRS:	Sistema registrador de enlace de datos.
DME:	Equipo radiotelemétrico.
DNAR:	Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina.
DNSNA:	Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos. (<i>Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010</i>)
DNSO:	Dirección Nacional de Seguridad Operacional. (<i>Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010</i>)
DOA:	Dirección de Operación de Aeronaves. (<i>Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010</i>)
DPBL:	Punto definido antes del aterrizaje.
DR:	Navegación a estima.
DSTRK	Derrota deseada.

DTA:	Dirección de Tránsito Aéreo. (<i>Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008</i>)
EAS:	Velocidad equivalente.
EASA:	Agencia Europea para la Seguridad Aérea.
EAT:	Hora prevista de aproximación.
EDTO:	Operación con tiempo de desviación extendido.
EFB:	Maletín de vuelo electrónico.
EFIS:	Sistema Electrónico de Instrumentos de Vuelo.
EGT:	Temperatura de los gases de escape.
EICAS:	Sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor.
EIPA:	Escuela de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico.
ELT:	Transmisor de localización de emergencia.
ELT(AD)	ELT de desprendimiento automático.
ELT(AF)	ELT fijo automático.
ELT(AP)	ELT portátil automático.
ELT(S)	ELT de supervivencia.
ENT:	Entrenamiento
EOBT:	Hora prevista fuera de calzos.
EPR	Relación de presiones del motor.
ETA:	Hora prevista de llegada.
ETD:	Hora prevista de salida.
ETOPS:	Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.
EUROCAE	Organización europea para el equipamiento de la aviación civil.
EVS	Sistema de visión mejorada.
EXA:	Examen.
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.
FDAP:	Programa de análisis de datos de vuelo.
FDR:	Grabador de datos de vuelo.
FIR:	Región de información de vuelo.
FIS:	Servicio de información de vuelo.
FIIV	Formulario Información Intención de vuelo.
FL:	Nivel de vuelo.
FM	Frecuencia modulada.
FOD:	Objeto extraño (Foreign Object Damage).
FOR:	Formación.
FOT:	Fotografía.
FPD:	Diseño de procedimientos de vuelo.
FPL:	Plan de vuelo presentado (designador de tipo de mensaje).
ft.:	pié/(s).
ft/min:	Pies por minuto.
FTT:	Tolerancia técnica de vuelo.
g:	Aceleración normal.
G/A:	Tierra a aire.
G/A/G:	Tierra a aire y aire a tierra.
GBAS:	Sistema de aumentación basado en tierra.
GCAS:	Sistema de prevención de colisión con el terreno.
GEN:	General.
GLS:	Sistema de aterrizaje GBAS.
GND:	Tierra.
GNSS:	Sistema Mundial de Navegación por Satélite.
GP:	Trayectoria de planeo.
GPS:	Sistema mundial de determinación de la posición.
GPWS:	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.
GRF:	Formato Global de Reporte (Global Report Format).
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.

HUD	Visualizador de “cabeza alta”.
HVI:	Habilitación Vuelo por Instrumentos. (<i>Enmienda N° 01 – B. O. N° 31.543 del 01 diciembre 2008</i>)
HX:	Sin horas determinadas de servicio
I:	Instructor (Impartición de instrucción)
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
IFP:	Procedimiento de vuelo por instrumentos.
IFPD	Diseño de Procedimientos de Vuelo por Instrumentos.
IFPDS	Servicio de Diseño de Procedimientos de Vuelo por Instrumentos.
IFR:	Reglas de vuelo por instrumentos.
ILS:	Sistema de aterrizaje por instrumentos.
IMC:	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
in:	pulgadas
inHg	Pulgada de mercurio.
INMAE:	Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial.
INS	Sistemas de navegación inercial.
INST:	Instrucción (Recepción de instrucción).
IP:	Inspector (Inspección de pilotos o alumnos piloto)
ISA:	Atmósfera tipo internacional.
ISRAC:	Informe de Situación Riesgosa de Aviación Civil.
JAR:	Joint Aviation Regulations.
JST:	Junta de Seguridad en el Transporte.
kg:	Kilogramo.
kg/m2	Kilogramo por metro cuadrado.
kHz:	Kiloherzio.
km:	Kilómetro.
km/h:	Kilómetro por hora.
kN	Kilonewton.
kt:	Nudos.
L:	Litro.
LA:	Línea Aérea.
lb:	Libra.
lbf:	Libra-fuerza.
LDA	Distancia de aterrizaje disponible.
LDAH	Distancia de aterrizaje disponible (helicópteros).
LDP:	Punto de decisión para el aterrizaje [<i>helicópteros</i>].
LDRH	Distancia de aterrizaje requerida (para helicópteros).
LED:	Diodo electroluminiscente.
LF:	Baja frecuencia (30 a 300 kHz).
LLZ:	Localizador.
LP:	Lanzamiento de paracaidistas.
m:	Metros.
M:	Número de Mach.
MAPt:	Punto de aproximación frustrada.
MASPS:	Performance mínima de los sistemas de aeronaves.
mb:	Milibares.
MDA	Altitud mínima de descenso.
MDA/H:	Altitud/altura mínima de descenso.
MDH	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.
MLS:	Sistema de aterrizaje por microondas.
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.
MOPS:	Normas de performance operacional mínima.
MOR:	Alcance Óptico Meteorológico.
MPa:	Megapascal.
MSA:	Altitud mínima de sector.
MSL:	Nivel Medio del Mar.
MTOW:	Peso Máximo de Despegue (También se utiliza PMD).
NDB:	Radiofaro no direccional.
NAV:	Navegación
NIL:	Nada.
NITA:	Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo.
NM:	Milla Náutica.
NOF:	Oficina NOTAM Internacional.
NOTAM:	Aviso a los pilotos.
NPA:	Procedimiento de aproximación que no es de precisión.
NVIS:	Sistema de visión nocturna con intensificación de imágenes.
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.
OFZ:	Zona despejada de obstáculos.
OLS:	Superficies limitadoras de obstáculos.
OM:	Radiobaliza exterior.
OMA:	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Aprobada.
OMGWS:	Ancho exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal.
O/R:	A solicitud.
ORSNA:	Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. (Enmienda N° 02 – B. O. N° 32.035 del 25 noviembre 2010)
OTE/TSO:	Orden Técnica Estándar.
PA:	Procedimiento de aproximación de precisión.
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea.
PANS-OPS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves.
PAPI:	indicador de trayectoria de aproximación de precisión.
PBC:	Comunicación basada en la performance.
PBN	Navegación basada en la performance.
PBS	Vigilancia basada en la performance.
PCN:	Número de clasificación de pavimentos (Aplicable hasta el 27/NOV/2024).
PCR††:	Índice de clasificación de pavimentos (Aplicable a partir del 28/NOV/2024).
PLN:	Plan de vuelo.
PNR	Punto de no retorno.
psi	Libra por pulgada cuadrada.
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).
READ:	Readaptación.
REILS:	Luces de identificación de umbral de pista.
RESA:	Área de seguridad de extremo de pista.
RNA:	Registro de Novedades de Abordo.
RNAV:	Navegación de área.
RNP (Tipo):	Performance de navegación requerida.
RNPSOR:	Performance de navegación requerida y requisitos operacionales especiales.
RP:	Remolque de planeadores.
RPL:	Plan de vuelo repetitivo.
rpm:	Revoluciones por minuto.

RSR:	Radar de vigilancia en ruta.
RSP:	Performance de vigilancia requerida.
RTF:	Radiotelefonía.
RTV:	Registro Técnico de Vuelo.
RVR:	Alcance Visual en la Pista.
RVSM:	Separación vertical mínima reducida.
RWY:	Pista.
SAM:	Segundo al Mando.
SAN:	Sanitario.
SBAS:	Sistema de aumentación basada en satélites.
SDCPS:	Sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional
SI	Sistema internacional de unidades.
SID:	Salida normalizada por instrumentos.
SIGMET:	Informe relativo a fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves.
SMM:	Manual de gestión de la seguridad operacional.
SMS:	Sistema de gestión de la seguridad operacional.
SOC:	Comienzo del ascenso.
SOP:	Procedimiento operacional normalizado.
SPECI:	Informe Meteorológico Aeronáutico Especial Seleccionado.
SPI:	Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.
SPT:	Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.
SSEI:	Servicio de salvamento y extinción de incendios.
SSR:	Radar Secundario de Vigilancia.
SSP:	Programa estatal de seguridad operacional.
STAR:	Llegada normalizada por instrumentos.
STOL:	Aviones de despegue y aterrizaje cortos.
SVS:	Sistema de visualización sintética.
TA/H:	Altitud/altura de viraje.
TAI	Tránsito Aéreo Irregular.
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.
TAX:	Taxi Aéreo
TCAS:	Sistema anticolidión de abordó.
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.
TODA:	Distancia de despegue disponible.
TODAH	Distancia de despegue disponible (para helicópteros).
TODRH	Distancia de despegue requerida (para helicópteros).
TORA:	Recorrido de despegue disponible.
TP:	Punto de viraje.
TVE	Error vertical total.
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.
VNAV	Navegación vertical.
VO:	Vuelo oficial.
VOR:	Radiofaro omnidireccional VHF.
VP:	Vuelo Privado
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.

(Resolución ANAC N° 556/2015 – B. O. N° 33.189 del 10 agosto 2015)



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: RAAC PARTE 1

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 64 pagina/s.