

PARTE I – INFORMACIÓN GENERAL**VOLUMEN I – CONCEPTOS GENERALES, DIRECCIÓN Y GUÍA****Capítulo 1 – Generalidades****Índice**

	Página
1. Objetivo	PI-VI-C1-1
2. Utilización	PI-VI-C1-1
3. Distribución	PI-VI-C1-1
4. Definiciones	PI-VI-C1-2
5. Abreviaturas.....	PI-VI-C1-15
6. Estructura y formato.....	PI-VI-C1-26
7. Sistema de control de revisiones	PI-VI-C1-29
8. Ediciones	PI-VI-C1-29
9. Enmiendas	PI-VI-C1-29
10. Inserción de una enmienda	PI-VI-C1-29
11. Cancelación de las enmiendas y ediciones.....	PI-VI-C1-30
FORMULARIO SRVSOP–F1–MIO.....	PI-VI-C1-32

1. Objetivo

Este capítulo proporciona información referente a las generalidades del manual, su estructura, formato, contenido y disponibilidad. Además, incluye los procedimientos del sistema de control de revisiones, los cuales son necesarios para mantener la vigencia del manual.

2. Utilización

2.1 El manual constituye una guía para estandarizar todas las actividades que deben observar los OI durante la certificación, administración técnica, aprobaciones (específicas y no específicas), aceptaciones y vigilancia continua de los explotadores de servicios aéreos LAR 121 y 135 y de organizaciones o entidades proveedoras de servicios aéreos, de acuerdo a lo establecido en los reglamentos del Conjunto LAR OPS.

2.2 El manual permite también capacitar a los OI sobre sus funciones específicas de trabajo.

3. Distribución

El manual se distribuye principalmente a todos los Estados participantes del SRVSOP para ser utilizado por los OI de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y, además, está disponible a través de la página Web del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP): www.srvsop.aero.

4. Definiciones

4.1 Para los propósitos de este manual, son de aplicación las siguientes definiciones (en caso de existir diferencias o contradicciones entre estas definiciones y aquellas incluidas en los LAR 121 y 135, las definiciones de los LAR: tienen precedencia.

4.1.1 Accidente. – Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, 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 una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista 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, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - i) hallarse en la aeronave;
 - ii) por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o
 - iii) por exposición directa al chorro de un reactor,
excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - i) afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - ii) que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

4.1.2 Accidente con aeronave no tripulada. – Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista 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, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - i) contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o
 - ii) por exposición directa al chorro de un reactor; o
 - iii) en el caso de colisión con una aeronave tripulada, cualquier persona a bordo de esta que sufra lesiones mortales o graves;
- b) la aeronave sufra daños que sean substanciales o que afecten adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo a consecuencia de una colisión con otra aeronave tripulada o no tripulada;
- c) en el caso de daños significativos a propiedades de terceros a consecuencia de una colisión.

Manual del inspector de operaciones SRVSOP

4.1.3 Actuación humana. – Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

4.1.4 Aceptación. – Es una acción que no exige necesariamente una respuesta activa de la AAC respecto de un asunto que se le presenta para examen. La AAC puede aceptar que el asunto sometido a examen cumple con las normas pertinentes si no rechaza específicamente todo el asunto objeto de examen o parte de él, generalmente después del período de tiempo definido luego de la presentación.

4.1.5 Aeródromo. – 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.

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

4.1.7 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, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que se prevé que estará disponible para ser utilizado cuando sea necesario. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

- a) aeródromo de alternativa posdespegue. – 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 de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta; Y
- c) aeródromo de alternativa de destino. – Aeródromo de alternativa en el que podría dirigirse a aterrizar 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 de alternativa de destino para dicho vuelo.

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

4.1.9 Aeronave no tripulada (UA). – Una aeronave que se prevea a ser operada sin piloto a bordo.

4.1.10 Aeronave pilotada a distancia (RPA). – Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

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

4.1.12 Aeronave (tipo de). – Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

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

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

4.1.15 Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH). – Altitud o altura especificada en una operación de aproximación por instrumentos 3D, 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 toma como referencia el nivel medio del mar 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 de la aeronave, 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.

Nota 3. – Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como “altitud/altura de decisión” y abreviarse en la forma “DA/H”.

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

Nota 1. – Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de procedimientos de aproximación que nos son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en procedimientos aproximación en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

Nota 2. – Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como “altitud/altura de franqueamiento de obstáculos” y abreviarse en la forma “OCA/H”.

4.1.17 Altitud de presión. – Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

4.1.18 Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH). – Altitud o altura especificada en una operación de 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 m (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuito 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 la 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”.

4.1.19 Aprobación. – Es una respuesta activa de la AAC frente a un asunto que se le presenta para examen. La aprobación constituye una constatación o determinación de cumplimiento de las normas pertinentes. La aprobación se demostrará mediante la firma del funcionario que aprueba, la expedición de un documento o certificado, u otra medida oficial que adopte la AAC.

4.1.20 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.

4.1.21 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 a 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 nivelada para aterrizar debería comenzar 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.

4.1.22 Autorización. – Una autorización faculta a un explotador, propietario o piloto al mando para realizar las operaciones autorizadas. Las autorizaciones pueden ser en forma de aceptaciones, aprobaciones o aprobaciones específicas.

4.1.23 Avión (aeroplano). – Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

4.1.24 Avión grande. – Avión cuya masa certificada de despegue es superior a 5 700 kg.

4.1.25 Avión pequeño. – Avión cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos.

4.1.26 Categoría RFSS. La categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios (RFSS), según se define en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 9.

4.1.27 Categoría RFFS del aeródromo. – La categoría RFFS para un aeródromo determinado, según lo indicado en la publicación de información aeronáutica (AIP) correspondiente.

4.1.28 Categoría RFFS del avión. – La categoría obtenida del Anexo 14, Volumen I, Tabla 9–1 para un tipo de avión determinado.

4.1.29 Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC). – Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

4.1.30 Certificado de tipo. – Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Nota 1. – Algunos Estados contratantes expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

Nota 2. – Puede expedirse un documento equivalente al certificado de tipo para un tipo de estación de pilotaje a distancia.

4.1.31 Certificador de conformidad para EDTO. – una persona es signataria de la verificación de servicio previa a la salida (PDSC) de EDTO cuando esa persona está calificada para EDTO y esa persona:

- a) al certificar la finalización del PDSC de EDTO:
 - i) trabaja para una organización de mantenimiento aprobada LAR 145; y
 - ii) posee una licencia de mecánico de mantenimiento de Aeronaves con calificaciones de fuselaje y motor.

4.1.32 Certificado de explotador de RPAS (ROC). – Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de RPAS.

4.1.33 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.

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

4.1.35 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.

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

4.1.37 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.

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

4.1.39 Configuración (aplicada al avión). – Combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que influyan en las características aerodinámicas del avión.

4.1.40 Conformidad (visto bueno) de mantenimiento. – Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refieren han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

4.1.41 Conmutación. – El acto de transferir la trayectoria del enlace de datos activo entre la RPS y la RPA de uno de los enlaces o redes que constituyen el enlace C2 a otro enlace o red que constituye el enlace C2.

4.1.42 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.

4.1.43 Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad/de una licencia). – La resolución tomada por un Estado contratante, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo propio.

4.1.44 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.

4.1.45 Copiloto a distancia. – Piloto a distancia titular de licencia, que presta servicios de pilotaje que no sea los de piloto al mando a distancia, pero excluyendo al piloto a distancia que está en la estación de pilotaje a distancia con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

4.1.46 Datos de seguridad operacional. – Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de 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 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;*
- d) *Supervisión de la eficiencia operacional;*
- e) *inspecciones, auditorías, constataciones; o*
- f) *estudios y exámenes de seguridad operacional.*

4.1.47 Detectar y evitar. – Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas para cumplir con las reglas de vuelo aplicables.

4.1.48 Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD). – Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- a) simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave o una representación exacta del sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), hasta el punto de que simula con fidelidad las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave;
- b) entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, 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, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada; y
- c) entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumentos.

4.1.49 Embalaje. – Uno o más recipientes y todos los demás elementos o materiales necesarios para que el o los recipientes puedan desempeñar su función de contención y demás funciones de seguridad.

4.1.50 Enlace C2. – Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

4.1.51 Encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo. – Persona designada por el explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que tiene la competencia adecuada y es titular de una licencia válida otorgada de conformidad con el LAR 65 y que respalda, da información, o asiste al piloto al mando en la realización segura del vuelo.

4.1.52 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.

4.1.53 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).

4.1.54 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.

Nota. – Una especificación RCP 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.

4.1.55 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.

4.1.56 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:

4.1.57 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.

4.1.58 Estación de pilotaje a distancia (RPS). – El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

4.1.59 Estado de diseño. – El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

4.1.60 Estado de fabricación. – El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

4.1.61 Estado de matrícula. – Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota 1. – En el caso de matrícula de aeronaves 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, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

Nota 2. – En el caso de RPAS, se refiere al Estado en el cual está matriculada la RPA.

4.1.62 Estado del aeródromo. – Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

Nota. – En el caso de RPAS, el aeródromo puede ser un aeropuerto, helipuerto o lugar de aterrizaje sobre el que tiene jurisdicción el Estado.

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

4.1.64 Estado del proveedor de servicios de RPS. – Estado en el que está ubicada la oficina principal del proveedor de servicios de RPS.

4.1.65 Explotador. – Persona, organización o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Nota. – En el contexto de la aeronave pilotada a distancia, la explotación de aeronaves incluye el sistema de aeronave pilotada a distancia.

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

4.1.67 Factor de carga. – La relación entre una carga especificada y el peso de la aeronave, expresándose la carga especificada en función de las fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia o reacciones por choque con el terreno.

4.1.68 Fatiga. – Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño o a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana, o volumen de trabajo (actividad mental y/o física) y que puede menoscabar el estado de alerta de un miembro de la tripulación y su habilidad para operar con seguridad una aeronave o realizar sus funciones relacionadas con la seguridad operacional.

4.1.69 Habilitación. – Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

4.1.70 Información directiva. – Información reglamentaria por naturaleza que utiliza términos tales como "debe" y "tiene". Estos términos significan que tales medidas son obligatorias. "no debe" o "no tiene" significan que las medidas están prohibidas. El uso de estos términos no le permite al inspector ninguna flexibilidad, y su cumplimiento debe efectuarse, a menos que sea autorizado de otra manera por la AAC.

4.1.71 Información guía. – Información de asesoramiento por naturaleza que contiene términos tales como "puede". Estos términos indican acciones que son aconsejables, pero no obligatorias y permite flexibilidad por parte del OI.

4.1.72 Información sobre seguridad operacional. – Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional.

4.1.73 Inspector de la aviación civil. – Un inspector de la aviación civil es una persona, designada por un Estado contratante, que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otros aspectos directamente relacionados con las operaciones de transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente.

Nota. – Entre los ejemplos de inspectores de la aviación civil figuran los inspectores encargados de los aspectos de aeronavegabilidad, las operaciones de vuelo y otros aspectos relacionados con la seguridad operacional, así como de los aspectos relativos a la protección de las operaciones de transporte aéreo.

4.1.74 Instrucción reconocida. – Programa especial de instrucción que el Estado contratante aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida dirección.

4.1.75 Integrante de la tripulación a distancia. – Persona a la que un explotador asigna obligaciones relacionadas con la operación de un sistema de aeronave pilotada a distancia durante un período de servicio de vuelo.

4.1.76 Integrante de la tripulación de vuelo a distancia. – Persona integrante de la tripulación de vuelo titular de una licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de un sistema de aeronave pilotada a distancia durante un período de servicio de vuelo.

4.1.77 Lesión grave. – Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión;
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies);
- c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones;
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno;
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

4.1.78 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.

4.1.79 Lista de equipo mínimo (MEL). – Lista del 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 conformidad con criterios más restrictivos.

4.1.80 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.

4.1.81 Mantenimiento. – Realización de las tareas requeridas en una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

4.1.82 Mantenimiento de la aeronavegabilidad. – Conjunto de procedimientos que permite garantizar que una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

4.1.83 Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM). – 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.

4.1.84 Manual de operación de la aeronave (AOM). – Manual, aceptable para el Estado del explotador, que contiene procedimientos de utilización de la aeronave en situación normal, anormal y de emergencia, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves.

Nota. – El manual de operación de la aeronave es parte del manual de operaciones.

4.1.85 Manual de operaciones. – Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.

4.1.86 Más allá de la visibilidad directa visual (BVLOS). – Operación en la que el piloto a distancia o el observador de UA no utiliza una referencia visual a la aeronave en la conducción del vuelo.

4.1.87 Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional. – La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.

4.1.88 Mercancías peligrosas. – Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, 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.

Nota. – Las mercancías peligrosas están clasificadas en el Anexo 18, Capítulo 3.

4.1.89 Miembro de la tripulación. – Persona a quién el explotador asigna obligaciones que han de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

4.1.90 Miembro de la tripulación de cabina. – Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

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

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

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

4.1.93 Motor. – Unidad que se utiliza o se tiene la intención de utilizar para propulsar una aeronave. Consiste, como mínimo, en aquellos componentes y equipos necesarios para el funcionamiento y control, pero excluye las hélices/los rotores (si corresponde).

4.1.94 Motor crítico. – Todo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave (rendimiento u operación) relacionadas con el caso de vuelo de que se trate.

Nota. – En algunas aeronaves puede haber más de un motor igualmente crítico. En ese caso, la expresión “el motor crítico” significa uno de esos motores críticos.

4.1.95 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.

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

4.1.97 Nivel deseado de seguridad (TLS). – Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.

4.1.98 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.

4.1.99 Número ONU. – Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias.

4.1.100 Observador RPA. – Una persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien, mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la realización segura del vuelo.

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

4.1.102 Operación con visibilidad directa visual (VLOS). – Operación en la cual el piloto a distancia u observador RPA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave pilotada a distancia.

4.1.103 Operación de la aviación corporativa. – La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales.

4.1.104 Operación de aviación general. – Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

4.1.105 Operación de transporte aéreo comercial. – Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

4.1.106 Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos. – Las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos se clasifican como sigue:

- 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 lateral y vertical significa guía proporcionada por:

- a) una radioayuda terrestre para la navegación; o
- b) datos de navegación generados mediante computadora a partir de ayudas terrestres, con base espacial, autónomas para la navegación o una combinación de las mismas.

4.1.107 Período de descanso. – Todo período de tiempo en tierra durante el cual el explotador releva de todo servicio a un miembro de la tripulación.

Nota. – En el caso de RPAS, se aplica a los/as integrantes de la tripulación de vuelo a distancia y otros/as integrantes de la tripulación a distancia.

4.1.108 Período de servicio de vuelo. – El tiempo total desde el momento en que un miembro de la tripulación comienza a prestar servicio, inmediatamente después de un período de descanso y antes de hacer un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que al miembro de la tripulación se le releva de todo servicio después de haber completado tal vuelo o serie de vuelos.

4.1.109 Persona calificada para EDTO. – una persona de mantenimiento es calificada para EDTO cuando completa satisfactoriamente el programa de instrucción EDTO del explotador y está autorizada por el explotador.

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

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

4.1.111 Peso (masa) máximo. – Peso (masa) máximo certificado de despegue.

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

4.1.113 Piloto a distancia. – Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación a distancia una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

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

4.1.115 Piloto al mando a distancia. – Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

4.1.116 Piloto de relevo de crucero. – Miembro de la tripulación de vuelo designado para realizar tareas de piloto durante vuelo de crucero para permitir el piloto al mando o al piloto segundo al mando el descanso previsto.

4.1.117 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.

4.1.118 Plan operacional de vuelo. – Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del avión, 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.

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

4.1.120 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 requieren para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

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

4.1.122 Reducción temporal. –. Categoría RFFS notificada, incluso mediante NOTAM, y que se debe a la reducción del nivel de protección RFFS disponible en el aeródromo, por un período de tiempo no superior a 72 horas.

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

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

4.1.125 Reparación. – Restauración de un producto aeronáutico a su condición de aeronavegabilidad de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.

4.1.126 Requisitos adecuados de aeronavegabilidad. –Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, de estación de pilotaje a distancia, de motor o de hélice en cuestión.

4.1.127 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.

Nota. – El otro Estado mencionado en la definición previa se refiere al Estado del explotador para las operaciones de transporte aéreo comercial.

4.1.128 Sistema de aeronave no tripulada (UAS). – Una aeronave no tripulada y sus componentes asociados.

4.1.129 Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). – Una aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones de pilotaje a distancia, el enlace o enlaces C2 requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo aprobado.

4.1.130 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.

4.1.131 Servicios de tránsito aéreo (ATS). Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

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

4.1.133 Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS). – Medio que se sirve de datos para controlar y gestionar constantemente los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, basándose en principios y conocimientos científicos y en experiencia operacional, con la intención de asegurar que el personal pertinente esté desempeñándose con un nivel de alerta adecuado.

4.1.134 Sistema registrador de RPAS (RPAS-RS). – Sistema registrador instalado en el sistema de aeronave pilotada a distancia a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes. Los sistemas registradores de RPAS comprenden:

- a) un sistema registrador de RPA (RPA-RS). – Cualquier tipo de sistema registrador instalado en la aeronave pilotada a distancia a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes; y
- b) un sistema registrador de RPS (RPS-RS). – Cualquier tipo de sistema registrador instalado en la RPS a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes.

4.1.135 Sistema significativo para EDTO. – Sistema de avión cuya falla o degradación podría afectar negativamente a la seguridad operacional de un vuelo EDTO, o cuyo funcionamiento continuo es importante para el vuelo y aterrizaje seguros de un avión durante una desviación EDTO.

4.1.136 Superficie de aterrizaje. – La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que aterricen o amaren en un sentido determinado.

4.1.137 Superficie de despegue. – La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que despeguen en un sentido determinado.

4.1.138 Sustancias psicoactivas. – El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

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

4.1.140 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, o un piloto a distancia debidamente autorizado, utilizando la estación de pilotaje a distancia durante el vuelo de una aeronave pilotada a distancia.

4.1.141 Tiempo de instrumentos. – Tiempo de vuelo por referencia a los instrumentos o tiempo en entrenador.

4.1.142 Tiempo de vuelo – aviones. – Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse 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 calzos” de uso general, que se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

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

4.1.144 Tiempo de vuelo – sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. – Tiempo total transcurrido desde el momento en que se establece un enlace C2 entre la estación de pilotaje a distancia (RPS) y la aeronave pilotada a distancia (RPA) para fines de despegue o desde el momento en que el piloto a distancia recibe el control después de la transferencia hasta el momento en que el piloto a distancia completa la transferencia o se termina el enlace C2 entre la RPS y la RPA al finalizar el vuelo.

4.1.145 Tiempo de vuelo por instrumentos. – Tiempo durante el cual se pilota una aeronave, o un piloto a distancia está pilotando una aeronave pilotada a distancia, solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos.

4.1.146 Tiempo de vuelo solo. – Tiempo de vuelo durante el cual el alumno piloto es el único ocupante de la aeronave.

4.1.147 Tiempo de vuelo solo – sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. – Tiempo de vuelo durante el cual el alumno piloto a distancia está controlando el sistema de aeronave pilotada a distancia, actuando a solas.

4.1.148 Transferencia. – Acción de transferir el control del pilotaje de una estación de pilotaje a distancia a otra.

4.1.149 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 se desprende y se activa automáticamente al impacto y en algunos casos por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente; y
- 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.

4.1.150 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.

4.1.151 Uso problemático de ciertas sustancias. – El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:

- a) constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o
- b) provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

4.1.152 Vigilancia. – Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

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

5. Abreviaturas

5.1 Para los propósitos de este manual, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

5.1.1	A/C	Aeronave.
5.1.2	A/P	Piloto automático.
5.1.3	AAC	Autoridad de Aviación Civil o Administración de Aviación Civil.
5.1.4	AAD	Desviación respecto a la altitud asignada.
5.1.5	AAIM	Comprobación autónoma de la integridad de la aeronave.
5.1.6	ABAS	Sistema de aumentación basada en aeronave.
5.1.7	AC	Circulares de asesoramiento.
5.1.8	ACARS	Sistema digital de transmisión de datos vía VHF avión-tierra.
5.1.9	ACAS	Sistema anticolidión de a bordo.
5.1.10	AD	Directiva de aeronavegabilidad.
5.1.11	AD	Aeródromo.
5.1.12	ADF	Equipo radiogoniómetro automático.
5.1.13	ADRS	Sistema registrador de datos de aeronave.
5.1.14	ADS	Vigilancia dependiente automática.
5.1.15	AFCGS	Sistema de mando y de gestión automática de vuelo.
5.1.16	AFE	Sobre la elevación del campo.
5.1.17	AFGS	Sistema de mando automático de vuelo.
5.1.18	AFM	Manual de vuelo de la aeronave.

5.1.19	AFS	Servicio fijo aeronáutico.
5.1.20	AFTN	Red de telecomunicaciones aeronáuticas fijas.
5.1.21	AGL	Sobre el nivel del terreno.
5.1.22	AH	Altura de alerta para operaciones de aproximación y aterrizaje CAT III.
5.1.23	AI	Inspector de aeronavegabilidad.
5.1.24	AIC	Circular de información aeronáutica.
5.1.25	AIM	Manual de información del personal aeronáutico.
5.1.26	AIP	Publicación de información aeronáutica.
5.1.27	AIR	Sistema registrador de datos de aeronave.
5.1.28	AIRAC	Reglamentación y control de la información aeronáutica.
5.1.29	AIREP	Aeronotificación.
5.1.30	AIRS	Sistema registrador de imágenes de a bordo.
5.1.31	AIS	Servicio de información aeronáutica.
5.1.32	ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración.
5.1.33	ALAE	Asociación de Líneas Aéreas Europeas.
5.1.34	ALS	Sistema de iluminación de aproximación.
5.1.35	ALS	Sistema de aterrizaje automático.
5.1.36	ALSF	Sistema de luces relampagueantes de secuencia.
5.1.37	ALSF	Luces destellantes de secuencia de aproximación.
5.1.38	ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea.
5.1.39	AOC	Certificado de explotador de servicios aéreos.
5.1.40	AOC	Plano de obstáculos de aeródromo.
5.1.41	APCH	Aproximación.
5.1.42	APU	Grupo auxiliar de energía.
5.1.43	APV	Procedimiento de aproximación con guía vertical.
5.1.44	APV	Apruebe o aprobado o aprobación.
5.1.45	AQP ERT	Equipo de revisión extensa para programas de instrucción "AQP".
5.1.46	AQP	Programa avanzado de calificación.
5.1.47	AR	Autorización obligatoria.
5.1.48	ARINC	Radio aeronáutica Inc. Suministrador de data y voz en vuelo.
5.1.49	ASDA	Distancia disponible de aceleración – parada.
5.1.50	ASE	Error del sistema altimétrico.
5.1.51	ATC	Control de tránsito aéreo.
5.1.52	ATIS	Servicio automático de información terminal.
5.1.53	ATRK	Error a lo largo de la trayectoria de vuelo.
5.1.54	ATS	Servicio de tránsito aéreo.
5.1.55	Baro-VNAV	Navegación vertical barométrica.

5.1.56	BITE	Equipo de prueba incorporado.
5.1.57	BVLOS	Más allá de la visibilidad directa visual.
5.1.58	C/L	Eje.
5.1.59	CAFAC	Comisión Africana de Aviación Civil.
5.1.60	CARIFTA	Asociación de Libre Comercio del Caribe.
5.1.61	CARS	Sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje.
5.1.62	CAS	Velocidad relativa calibrada.
5.1.63	CAT	Categoría.
5.1.64	CAT I	Categoría I.
5.1.65	CAT II	Categoría II.
5.1.66	CAT III	Categoría III.
5.1.67	CBT	Dispositivo de entrenamiento básico de cabina.
5.1.68	CBI	Instrucción basada en computadora.
5.1.69	CDI	Indicador de desviación de rumbo.
5.1.70	CDL	Lista de desviaciones respecto a la configuración.
5.1.71	CDU	Unidad de control y visualización.
5.1.72	MCDU	Unidad de control y presentación de funciones múltiples.
5.1.73	CEAC	Comisión Europea de Aviación Civil.
5.1.74	CEPAC	Espacio Aéreo del Pacífico Central.
5.1.75	CEPAL	Comisión Económica de las Naciones Unidas para la América Latina.
5.1.76	CFIT	Impacto contra el suelo sin pérdida de control.
5.1.77	CG	Centro de gravedad.
5.1.78	CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
5.1.79	CLL	Luces del centro o eje de la pista.
5.1.80	CMP	Configuración, mantenimiento y procedimientos.
5.1.81	CMU	Unidad de gestión de las comunicaciones.
5.1.82	CNS	Comunicación, navegación y vigilancia.
5.1.83	CNS/ATM	Comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión de tránsito aéreo.
5.1.84	COMAT	Material de la compañía
5.1.85	COP	Punto de cambio.
5.1.86	CPDLC	Comunicaciones por enlace de datos controlador–piloto.
5.1.87	CPR	Resucitación cardiopulmonar.
5.1.88	CPT	Entrenador de procedimientos de cabina.
5.1.89	CRM	Gestión de los recursos en el puesto de pilotaje.
5.1.90	CRT	Pantallas o indicadores de tubos de rayos catódicos.
5.1.91	CV	Currículo profesional.
5.1.92	CVR	Registrador de la voz en el puesto de pilotaje.

5.1.93	DA	Altitud de decisión.
5.1.94	DA/H	Altitud/altura de decisión.
5.1.95	DER	Extremo de salida de la pista.
5.1.96	DGAC	Director General de Aviación Civil.
5.1.97	DH	Altura de decisión.
5.1.98	DIP	Declaración de intención de pre-solicitud.
5.1.99	DME	Equipo radiotelemétrico.
5.1.100	DOP	Dilución de la precisión.
5.1.101	DR	Navegación a estima.
5.1.102	EAD	Directiva de aeronavegabilidad de emergencia.
5.1.103	EASA	Agencia Europea de Seguridad Aérea.
5.1.104	EDTO	Operaciones con tiempo de desviación extendido.
5.1.105	EFB	Maletín de vuelo electrónico.
5.1.106	EFIS	Sistema electrónico de instrumentos de vuelo.
5.1.107	EICAS	Sistema de alerta a la tripulación sobre los parámetros del motor.
5.1.108	ELT	Transmisor localizador de emergencia.
5.1.109	ELT(AD)	De desprendimiento automático.
5.1.110	ELT(AF)	ELT fijo automático.
5.1.111	ELT(AP)	ELT portátil automático.
5.1.112	ELT(S)	ELT de supervivencia.
5.1.113	EMPM	Manual de procedimientos de mantenimiento EDTO.
5.1.114	Enlace C2	Enlace de mando y control
5.1.115	EO	Experiencia operacional.
5.1.116	EOL	Evaluación operacional de línea.
5.1.117	EOV/DV	Encargado de operaciones de vuelo/Despachador de vuelo.
5.1.118	EP	Entrenamiento periódico.
5.1.119	EPT	Entrenamiento periódico en tierra.
5.1.120	EPV	Entrenamiento periódico en vuelo.
5.1.121	EROPS	Operaciones de largo alcance.
5.1.122	ERT	Equipo de revisión extendida.
5.1.123	ETOPS	En algunos documentos, el término ETOPS se refiere a EDTO.
5.1.124	EUROCAE	Organización Europea para el equipamiento electrónico de la aviación civil.
5.1.125	EVS	Sistemas de visión expandidos.
5.1.126	eVTOL aircraft	Aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje verticales.
5.1.127	EWINS	Sistema de información meteorológica expandido.
5.1.128	FAA	Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.
5.1.129	FAF	Punto de referencia de aproximación final.

5.1.130	FANS	Sistemas de navegación aérea del futuro.
5.1.131	FAP	Punto de aproximación final.
5.1.132	FAR	Reglamentaciones de la aviación federal de los Estados Unidos.
5.1.133	FD	Director de vuelo.
5.1.134	FDAP	Programa de análisis de datos de vuelo.
5.1.135	FDE	Detección y exclusión de fallas.
5.1.136	FDR	Registrador de datos de vuelo.
5.1.137	FDS	Sistema director de vuelo.
5.1.138	FIX	Punto de referencia.
5.1.139	FL	Nivel de vuelo.
5.1.140	FLIR	Sistema infrarrojo de visión hacia delante.
5.1.141	FM	Mecánico de a bordo u operador de sistemas.
5.1.142	FMC	Computadora de gestión de vuelo.
5.1.143	FMGS	Sistema de guía y de gestión de vuelo.
5.1.144	FMS	Sistema de gestión de vuelo.
5.1.145	FOD	Daño por objeto extraño.
5.1.146	FRMS	Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga.
5.1.147	FSTD	Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.
5.1.148	FTD	Dispositivo de instrucción de vuelo.
5.1.149	FTE	Error técnico de vuelo.
5.1.150	FTT	Tolerancia técnica de vuelo.
5.1.151	G	Aceleración normal.
5.1.152	GALILEO	Sistema de navegación basado en red de satélites artificiales de Francia.
5.1.153	GBAS	Sistema de aumentación basada en tierra (GNSS).
5.1.154	GCAS	Sistema de prevención de colisión con el terreno.
5.1.155	GIC	Canal de integridad GNSS.
5.1.156	GLONASS	Sistema orbital mundial de navegación por satélite.
5.1.157	GLS	Sistema de aterrizaje GPS.
5.1.158	GMC	Control de movimiento en la superficie.
5.1.159	GMS	Sistema de vigilancia basado en el GPS.
5.1.160	GMU	Monitor del sistema mundial de determinación de la posición.
5.1.161	GNNS	Sistema mundial de navegación por satélite.
5.1.162	GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite.
5.1.163	GPS	Sistema mundial de determinación de la posición.
5.1.164	GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.
5.1.165	GS	Velocidad con respecto al suelo.
5.1.166	HAZMAT	Abreviatura empleada en USA para indicar “Mercancías peligrosas”.

5.1.167	HGS	Colimador de aterrizaje para el sistema HGS.
5.1.168	HI	Alta intensidad.
5.1.169	HMU	Monitor de altitud.
5.1.170	HSI	Indicador de situación horizontal.
5.1.171	HUD	Colimador de vuelo.
5.1.172	IAC	Carta de aproximación por instrumentos.
5.1.173	IAF	Punto de referencia de aproximación inicial.
5.1.174	IAP	Punto de aproximación inicial.
5.1.175	IAP	Procedimiento de aproximación por instrumentos.
5.1.176	IAS	Velocidad indicada.
5.1.177	IAV	Inspector de aviónica.
5.1.178	ID	Número de identidad o identificación de un ítem de mercancías peligrosas.
5.1.179	IF	Punto de referencia de aproximación intermedia.
5.1.180	IFR	Reglas de vuelo por instrumentos.
5.1.181	ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos.
5.1.182	IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
5.1.183	INS	Sistema de navegación inercial.
5.1.184	IPPT/OJT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
5.1.185	IRS	Sistema de referencia inercial.
5.1.186	IRU	Unidad de referencia inercial.
5.1.187	ISA	Atmósfera tipo internacional.
5.1.188	ISOA	Inspector de seguridad operacional de la aviación.
5.1.189	JAA	Autoridad aeronáutica conjunta (Europa).
5.1.190	JAR	Requisitos aeronáuticos conjuntos.
5.1.191	JEC	Jefe de equipo de certificación.
5.1.192	kg	Kilogramo.
5.1.193	LAR OPS	Reglamentaciones aeronáuticas latinoamericanas de operaciones.
5.1.194	LAR	Reglamentaciones aeronáuticas latinoamericanas.
5.1.195	LDA	Distancia de aterrizaje disponible.
5.1.196	LDE	Evaluación operacional de línea.
5.1.197	LI	Baja intensidad.
5.1.198	LLM	Mínimos de aterrizaje más bajos.
5.1.199	LLWS	Cizalladura del viento a baja altura.
5.1.200	LLZ	Localizador.
5.1.201	LNAV	Navegación lateral.
5.1.202	LOC (LLZ)	Localizador.
5.1.203	LOE	Evaluación operacional de línea.

Manual del inspector de operaciones SRVSOP

5.1.204	LOFT	Instrucción de vuelo orientada a las líneas aéreas.
5.1.205	LOP	Procedimientos para desvíos laterales.
5.1.206	LORAN	Navegación de largo alcance.
5.1.207	LOS	Simulación operacional en línea.
5.1.208	LOSA	Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea.
5.1.209	LRNS	Sistema de navegación de largo alcance.
5.1.210	MAA	Altura mínima autorizada.
5.1.211	MAA	Altura máxima autorizada.
5.1.212	MAHF	Punto de referencia de espera en aproximación frustrada.
5.1.213	MAPt	Punto de aproximación frustrada.
5.1.214	MASPS	Normas de performance mínima del sistema de aviación.
5.1.215	MCCA	Mercado común centroamericano.
5.1.216	MCTM	Masa máxima certificada de despegue.
5.1.217	MDA	Altitud mínima de descenso.
5.1.218	MDA/H	Altitud/altura mínima de descenso.
5.1.219	MDH	Altura mínima de descenso.
5.1.220	MDPR	Documento maestro de requerimientos del programa de diferencias.
5.1.221	MEA	Altitud mínima en ruta.
5.1.222	MEL	Lista de equipo mínimo.
5.1.223	MET	Meteorológico o meteorología.
5.1.224	METAR	Informe meteorológico aeronáutico ordinario.
5.1.225	MIA	Manual del inspector de aeronavegabilidad.
5.1.226	MIO	Manual del inspector de operaciones.
5.1.227	MLS	Sistema de aterrizaje por microondas.
5.1.228	MM	Radiobaliza intermedia.
5.1.229	MMEL	Lista maestra de equipo mínimo.
5.1.230	MNPS	Especificaciones de performance mínima de navegación.
5.1.231	MOC	Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.
5.1.232	MOCA	Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos.
5.1.233	MOPS	Normas de performance operacional mínima.
5.1.234	MSA	Altitud mínima de sector.
5.1.235	MSL	Nivel medio del mar.
5.1.236	MVA	Altitud mínima de vectoreo.
5.1.237	NDB	Radiofaro no direccional.
5.1.238	NADP	Procedimientos de salida observando atenuación de ruidos.
5.1.239	NAPD	Procedimiento de atenuación de ruido durante el despegue.
5.1.240	NAT-OPS	Operaciones dentro del espacio aéreo del Atlántico Norte.

5.1.241	NAV	Navegación.
5.1.242	NAVAIDS	Ayudas para la navegación.
5.1.243	ND	Pantallas de navegación.
5.1.244	NDB	Radiofaro no direccional.
5.1.245	NM	Milla marina.
5.1.246	NOPAC	Pacífico norte.
5.1.247	NOTAM	Aviso a los aviadores.
5.1.248	NOTOC	Notificación al PIC.
5.1.249	NPA	Aproximación que no es de precisión.
5.1.250	NTZ	Zona inviolable.
5.1.251	NWS	Servicio nacional de meteorología, USA.
5.1.252	OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
5.1.253	OAI	Objetivos de apoyo de idoneidad.
5.1.254	OAS	Superficie de evaluación de obstáculos.
5.1.255	OAT	Temperatura de aire exterior.
5.1.256	OCA	Altitud de franqueamiento de obstáculos.
5.1.257	OCA/H	Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos.
5.1.258	OCH	Altura de franqueamiento de obstáculos.
5.1.259	OCL	Límite de franqueamiento de obstáculos.
5.1.260	OEA	Organización de los Estados Americanos.
5.1.261	OFI	Objetivos finales de idoneidad.
5.1.262	OFZ	Zona despejada de obstáculos.
5.1.263	OI	Inspector de operaciones.
5.1.264	OM	Radiobaliza exterior.
5.1.265	OM	Manual de operaciones
5.1.266	OMA	Organización de mantenimiento de reconocido.
5.1.267	OMM	Organización Meteorológica Mundial.
5.1.268	OPPS	Especificaciones para las operaciones automáticas.
5.1.269	OPS	Operaciones.
5.1.270	OpSpecs	Especificaciones relativas a las operaciones.
5.1.271	OPSS	Subsistema de especificaciones para las operaciones.
5.1.272	PA	Aproximación de precisión.
5.1.273	PA	Sistema para información al pasajero.
5.1.274	PAC	Plan de acciones correctivas.
5.1.275	PAE	Programa de asistencia al empleado.
5.1.276	PAI	Inspector principal de aviónica.
5.1.277	PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea.

5.1.278	PAR	Radar de aproximación de precisión.
5.1.279	PBMD	Peso bruto máximo de despegue.
5.1.280	PBE	Equipo protector de respiración.
5.1.281	PBN	Navegación basada en la performance.
5.1.282	PBS	Vigilancia basada en la performance.
5.1.283	PC	Piloto comercial.
5.1.284	PCA	Área de control positivo.
5.1.285	PDSC	Verificación de servicio previa a la salida.
5.1.286	PF	Piloto que manipula la trayectoria de la aeronave.
5.1.287	PFD	Pantalla de vuelo primaria.
5.1.288	PIC	Piloto al mando.
5.1.289	Pins	Aproximación a un punto en el espacio.
5.1.290	PIS	Superficie de identificación de obstáculos.
5.1.291	PM	Piloto monitoreando (que no manipula la trayectoria de la aeronave).
5.1.292	PMI	Inspector principal de mantenimiento.
5.1.293	PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
5.1.294	POI	Inspector principal de operaciones.
5.1.295	PRD	Redespacho planificado en vuelo.
5.1.296	PRR	Reliberación planificada en vuelo.
5.1.297	PSI	Inspector principal de seguridad de la aviación.
5.1.298	PTS	Estándares de pruebas prácticas.
5.1.299	QFE	Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista).
5.1.300	QICP	Proveedor certificado de comunicaciones vía Internet.
5.1.301	QNH	Reglaje de la sub-escala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.
5.1.302	R/T	Radiotelefonía.
5.1.303	RAIM	Vigilancia autónoma de la integridad en el receptor.
5.1.304	RCP	Performance de comunicaciones requeridas.
5.1.305	RCU	Unidad de capacitación basada en medios audiovisuales para la preparación de PICs/SICs en aeródromos especiales.
5.1.306	REDL	Luces del borde de la pista.
5.1.307	REIL	Luces de borde o de eje de pista.
5.1.308	RESA	Área de seguridad de extremo de pista.
5.1.309	RFF	Salvamento y extinción de incendios.
5.1.310	RFFS	Servicios de salvamento y extinción de incendios.
5.1.311	RNAV	Navegación de área.
5.1.312	ROC	Certificador del explotador RPAS.

5.1.313	RNP	Performance de navegación requerida.
5.1.314	RPA	Aeronave pilotada a distancia.
5.1.315	RPS	Estación de pilotaje a distancia.
5.1.316	RPAS	Sistema(s) de aeronave(s) pilotada(s) a distancia.
5.1.317	RPAS-RS	Sistema registrador de RPAS.
5.1.318	RSP	Performance de vigilancia requerida.
5.1.319	RVR	Alcance visual en la pista.
5.1.320	RVSM	Separación vertical mínima reducida.
5.1.321	RWY	Pista.
5.1.322	SA	Disponibilidad selectiva.
5.1.323	SARPS	Normas y métodos recomendados de la OACI.
5.1.324	SATCOM	Comunicaciones satelitales.
5.1.325	SB	Boletín de servicio.
5.1.326	SBAS	Sistema de aumentación basado en satélites.
5.1.327	SDF	Instalación direccional simplificada.
5.1.328	SI	Sistema internacional de unidades.
5.1.329	SIC	Piloto segundo al mando.
5.1.330	SID	Salida normalizada por instrumentos.
5.1.331	SIGMET	Informe de tiempo significativo.
5.1.332	SLRCS	Sistema de comunicaciones de largo alcance único.
5.1.333	SLRNS	Sistema de navegación de largo alcance único.
5.1.334	SMGCA	Sistema de guía y control del movimiento en superficie.
5.1.335	SMGCS	Sistema de guía y control del movimiento en la superficie.
5.1.336	SMS	Sistemas de gestión de la seguridad operacional.
5.1.337	SOP	Procedimientos operacionales normalizados.
5.1.338	SPI	Impulso especial de identificación de posición.
5.1.339	SPO	Objetivos de competencia de apoyo.
5.1.340	SPOT	Instrucción operacional de propósito especial.
5.1.341	SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
5.1.342	SSE	Error de la fuente de presión estática.
5.1.343	SSEC	Corrección del error de la fuente de presión estática.
5.1.344	SSR	Radar secundario de vigilancia.
5.1.345	STAR	Llegada normalizada por instrumentos.
5.1.346	STC	Certificado de tipo suplementario.
5.1.347	STOL	Aviones de despegues y aterrizajes cortos.
5.1.348	SUPPS	Procedimientos suplementarios regionales.

5.1.349	SVR	Alcance visual oblicuo.
5.1.350	SVTP	Programa de instrucción de una sola visita.
5.1.351	TACAN	Sistema de navegación aérea táctica.
5.1.352	TAF	Pronóstico del área terminal.
5.1.353	TAFOR	Pronóstico meteorológico emitido cada 18 o 24 horas.
5.1.354	TAS	Velocidad verdadera.
5.1.355	TBD	A ser desarrollado.
5.1.356	TC	Certificado de tipo.
5.1.357	TCAS	Sistema de alerta de tránsito y anticollisión.
5.1.358	TCDS	Hoja de datos del certificado de tipo.
5.1.359	TCE	Evaluador de centros de instrucción.
5.1.360	TCP	Tripulante de cabina.
5.1.361	TCPM	Gerente de programación de centros de instrucción.
5.1.362	TDZ	Zona de toma de contacto.
5.1.363	TDZE	Elevación de la toma de contacto.
5.1.364	TEM	Sistema de gestión de amenazas y errores del puesto de pilotaje.
5.1.365	THR	Umbral.
5.1.366	TLA	Piloto de transporte de línea aérea.
5.1.367	TLS	Nivel deseado de seguridad operacional.
5.1.368	TODA	Distancia de despegue disponible.
5.1.369	TORA	Recorrido de despegue disponible.
5.1.370	TPO	Objetivos de competencia finales.
5.1.371	TSE	Error del sistema total.
5.1.372	TSO	Disposición técnica normalizada (FAA).
5.1.373	TVE	Error vertical total.
5.1.374	UA	Aeronave no tripulada.
5.1.375	UAS	Sistema de aeronave no tripulada.
5.1.376	UHF	Frecuencia ultra alta.
5.1.377	ULD	Cualquier tipo de contenedor de aviones, un pallet con una red o una red sobre un iglú.
5.1.378	UN	Número UN, un número de cuatro dígitos asignado por el Comité de expertos de las Naciones Unidas en el transporte de mercancías peligrosas para identificar una sustancia de un grupo de sustancias.
5.1.379	USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.
5.1.380	UTC	Tiempo universal coordinado.
5.1.381	VASIS	Sistema indicador visual de la pendiente de aproximación.
5.1.382	VDC	Verificación de la competencia.

5.1.383	VDL	Verificación de línea.
5.1.384	VDF	Estación radiogoniométrica de muy alta frecuencia.
5.1.385	VDP	Punto de descenso visual.
5.1.386	VDR	Radio digital VHF.
5.1.387	VFR	Reglas de vuelo visual.
5.1.388	VHF	Frecuencia muy alta.
5.1.389	VLOS	Visibilidad directa visual.
5.1.390	VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual.
5.1.391	VNAV	Navegación vertical.
5.1.392	VOLMET	Información meteorológica automática para aeronaves en vuelo.
5.1.393	VOR	Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia.
5.1.394	VOR/DME	Estación omnidireccional de VHF/Equipo radiotelemétrico.
5.1.395	VOR/TAC	VOR con medidor de distancias militar (TACAN).
5.1.396	VPA	Angulo de trayectoria vertical.
5.1.397	VSI	Indicador de velocidad vertical.
5.1.398	VSM	Separación vertical mínima.
5.1.399	VTOL	Aviones de despegue y aterrizaje verticales.
5.1.400	W/δ	Masa de la aeronave (w) dividida por la relación de presión atmosférica.
5.1.401	WAAS	Sistema de aumentación de área amplia.
5.1.402	WGS-84	Sistema geodésico mundial – 1984.
5.1.403	WPT	Punto de recorrido.
5.1.404	WXR	Condiciones meteorológicas.
5.1.405	ZFW	Masa con combustible cero.

6. Estructura y formato

6.1 La disposición general del manual está formada por partes, volúmenes, capítulos, secciones, subsecciones, párrafos y subpárrafos.

6.2 Partes y volúmenes. –

6.2.1 Parte I. – Está formada por un sólo volumen: Volumen I – Conceptos generales, dirección y guía, el cual contiene información general que el OI debe conocer antes de desarrollar las tareas de certificación y vigilancia continua, descritas en este manual.

6.2.2 Parte II. – Está formada por siete volúmenes: Volumen I – Certificación de explotadores de servicios aéreos; Volumen II – Administración técnica de explotadores de servicios aéreos; Volumen III – Autorizaciones operacionales y equipos de las aeronaves; Volumen IV – Vigilancia de explotadores de servicios aéreos certificados; Volumen V – Vigilancia de explotadores extranjeros en operaciones de transporte aéreo comercial; Volumen VI – Mercancías peligrosas; y Volumen VII – Servicios de escala.

6.2.3 Parte III. - Estará conformada por volúmenes relacionados con las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

6.2.4 Parte IV. - Estará conformada por volúmenes relacionados con las operaciones de aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL) tripuladas.

6.2.5 Parte V. - Estará conformada por volúmenes relacionados con las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

6.3 Partes sucesivas. – El manual está estructurado de tal forma que permite añadir más partes para cubrir otras tareas propias del manual.

6.4 Capítulos. – El objetivo de separar las tareas en diferentes capítulos en los volúmenes de las Partes I y II es para facilitarle al OI la ejecución de una tarea específica.

6.5 Secciones. – Todos los capítulos en las Partes I y II representan una tarea por separado que puede ser cumplida por el OI. Las tareas deben ser revisadas conforme cambien los procesos, los reglamentos del Conjunto LAR OPS, las SARPS, los PANS y SUPPS, los documentos de orientación de la OACI y las necesidades de la industria aeronáutica.

6.5.1 Cada capítulo de tareas, a excepción del capítulo de generalidades del Volumen I de la Parte I, está dividido en varias secciones distribuidas en el siguiente orden general: antecedentes o generalidades y procedimientos, los cuales detallan los diferentes procesos a seguir.

6.5.1.1 Sección 1 – Antecedentes. – Esta sección contiene:

- a) Objetivo. – Enuncia el objetivo general de la tarea a ser tratada en particular. También puede estar incluida la sección de los reglamentos del Conjunto LAR OPS aplicable al capítulo en particular;
- b) Generalidades. – Contiene material que el OI debe conocer antes de realizar la tarea; y
- c) Requisitos reglamentarios. – La mayoría de los capítulos contenidos en los volúmenes de la Parte II del MIO, los cuales se encuentran relacionados con las secciones de los reglamentos del Conjunto LAR OPS, explican los requisitos de cada reglamento, con el objeto de proporcionar al OI, la información necesaria en cuanto a la existencia de los reglamentos y de su aplicación por parte de los explotadores de servicios aéreos.

6.5.1.2 Secciones de procedimientos. – Estas secciones contienen de forma ordenada el método para cumplir con las tareas especificadas en la Sección 1. En algunos capítulos, dependiendo de la complejidad del tema existen numerosas secciones, las mismas que son necesarias para poder abarcar el tema en su totalidad. En algunas secciones al inicio de la tarea se realiza una referencia cruzada con los reglamentos del Conjunto LAR OPS, lo cual permite al OI verificar el cumplimiento de los requisitos. Además, en algunas partes que se considera pertinente, se puede incluir figuras y tablas para aclarar, ilustrar y ayudar en la comprensión de los procedimientos. Estas secciones también contienen:

- a) Resultados. – Comprenden los pasos finales de la tarea y permiten conocer cuáles serán los resultados finales de los procesos; y
- b) Vigilancia posterior. – En algunos casos se establecen las instrucciones relacionadas con la vigilancia que se debe realizar luego de la certificación o de la aprobación de una operación en particular.

6.5.1.3 Así mismo, los capítulos relacionados con los procesos de certificación o con aquellos requisitos reglamentarios que están sujetos a una evaluación técnica previa a la emisión de una aprobación o aceptación, incluyen:

- a) Ayudas de trabajo. – Describen de manera específica los pasos a seguir durante un proceso de certificación o un proceso de aprobación o aceptación, según sea aplicable; y
- b) Listas de verificación. – Comprenden los elementos a evaluar durante un proceso de aprobación o aceptación o durante la ejecución de la vigilancia. Los elementos son evaluados para el cumplimiento de los requisitos de los reglamentos del Conjunto LAR OPS aplicables.

6.6 Subsecciones. – Cada sección de cada capítulo está subdividida en subsecciones que empiezan con la Subsección 1. Las subsecciones a su vez están divididas en párrafos. El nombre de subsección no será anotado y solo aparecerá el número y el título correspondiente a dicha subsección.

6.7 Párrafos y subpárrafos. – Los párrafos constituyen divisiones menores de las subsecciones y estos a su vez están subdivididos en subpárrafos. La numeración de los párrafos y subpárrafos tienen las siguientes características:

- a) los párrafos están numerados en forma consecutiva, empezando con la numeración correspondiente a la subsección de que se trate (por ejemplo: En la Subsección 5, el primer párrafo iniciará su numeración como 5.1, si existen subpárrafos derivados de éste párrafo en forma secuencial, las numeraciones serán 5.1.1; 5.1.1.1);
- b) la estructura de la numeración es la utilizada en los documentos y manuales de la OACI;
- c) cuando una subsección contiene un solo párrafo, se numera sólo la subsección;
- d) cuando el título contenga más de un párrafo se debe enumerar cada párrafo como un título de nivel inferior, de acuerdo con lo descrito en el literal a); y
- e) la importancia jerárquica está determinada con sangrías cuando se utilizan letras y números para listas, o según el caso, será necesario el uso de viñetas.

6.8 Numeración de figuras. – La numeración de figuras le posibilita al OI determinar el capítulo al cual se refiere la figura. Por ejemplo, la Figura 8-3 se interpreta como la tercera figura del Capítulo 8.

Figura 1–1

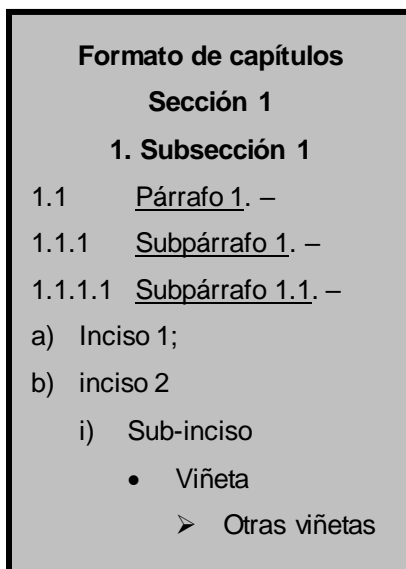
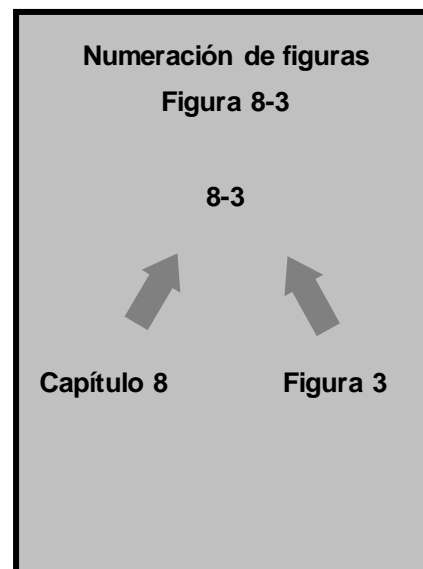


Figura 1–2



6.9 Notas. – Las notas se incluyen directamente donde son aplicables, en letras cursivas y formato arial, tamaño 8.

6.10 Apéndices. – Los apéndices contienen texto que por conveniencia se agrupa por separado pero que forma parte del capítulo, sección o subsección que lo referencia.

6.11 Páginas intencionalmente dejadas en blanco. – En los capítulos con una cantidad impar de páginas se inserta el texto: “Página intencionalmente dejada en blanco”, en la última página par.

6.12 Paginación de capítulos. – La paginación de cada capítulo está diseñada para facilitar la inserción de enmiendas y ediciones, reemplazo de páginas perdidas o colocadas erróneamente, así como para que el OI se oriente dentro del manual.

- 6.13 Todas las páginas llevan un encabezado (ver el encabezado de esta página), que incluye:
- la frase “Manual del inspector de operaciones SRVSOP” en el margen superior interno;
 - la parte, volumen y capítulo en el margen superior externo;
 - la edición o enmienda en el margen inferior externo (por ejemplo: primera edición, o enmienda 2, etc.);
 - la fecha de la última edición o de la última enmienda seguida del número de la enmienda correspondiente en el margen inferior interno; y
 - la identificación y el número de página en el margen inferior central.

7. Sistema de control de revisiones

- 7.1 El control de revisiones del manual tiene dos componentes: ediciones y enmiendas.
- 7.1.1 Las ediciones son los cambios al manual cuando existe un gran número de enmiendas o cuando es necesario revisar y actualizar el manual después de que éste ha sido aprobado y publicado. Las ediciones deben ser aprobadas bajo la responsabilidad del Coordinador General del SRVSOP.
- 7.1.2 Las enmiendas son cambios a las ediciones y también deben ser aprobadas bajo la responsabilidad del Coordinador General del SRVSOP.
- 7.1.3 Las ediciones deben ser numeradas de manera consecutiva iniciándose con la primera edición.
- 7.1.4 Las enmiendas deben ser numeradas consecutivamente con la Enmienda 1, Enmienda 2, etc.

8. Ediciones

- 8.1 La primera publicación del manual aprobado constituirá la primera edición del mismo.
- 8.2 Una nueva edición puede ser requerida por el Coordinador General o por el CT, cuando consideran que existe la necesidad de revisar y actualizar el manual o cuando existe un gran número de enmiendas que hacen impracticable la utilización del manual.
- 8.3 Toda nueva edición traerá un preámbulo, en el cual se detallará los cambios incorporados en cada capítulo del manual.

9. Enmiendas

- 9.1 Toda propuesta de enmienda se realiza de acuerdo a lo establecido en el manual de calidad del Comité Técnico del SRVSOP, Procedimiento P-SRVSOP-007.
- 9.2 El Formulario SRVSOP-F1-MIO – Enmienda del manual del inspector de operaciones SRVSOP, para las propuestas de enmienda se encuentra en el Apéndice 1 al final de este capítulo.
- 9.3 Si algún tema requiere información o aclaración inmediata, este aspecto debe ser comunicado al CT del SRVSOP al correo electrónico: icaosam@icao.int. Cualquier comentario constituye un elemento importante para el éxito del presente manual.

10. Inserción de una enmienda

Todo lo referente a las enmiendas a los manuales del SRVSOP se encuentran en el manual de calidad del Comité Técnico del SRVSOP, Procedimiento P-SRVSOP-007.

11. Cancelación de las enmiendas y ediciones

Con la publicación de una nueva edición, se incorporará todas las enmiendas anteriores adoptadas hasta esa fecha y se reemplazará todas las ediciones anteriores del manual. Por consiguiente, las ediciones anteriores deben ser destruidas.

Apéndice 1

FORMULARIO DE ENMIENDA DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES (SRVSOP-F1-MIO)

1. GENERALIDADES

Capítulo relacionado: Capítulo 1, Volumen I, Parte I

Finalidad: Servir como medio para normalizar y tramitar las propuestas de enmienda al MIO

Edición: _____

Enmienda N°: _____

Dirigida a: Comité Técnico del SRVSOP

Oficina Regional Sudamericana de la OACI

Apartado postal 4127, Lima 100. PERÚ

Teléfono: (511) 6118686

Fax: (511) 6118689

E-mail: icaosam@icao.int

2. PROPUESTA

Marque los ítems apropiados en las casillas de selección, y si procede, adjunte una copia de las páginas afectadas. En la parte destinada a la justificación indicada en el Apartado 3 que se encuentra en la próxima página, incluya de manera clara y concisa las razones en las cuales se fundamentan sus propuestas de enmienda.

- Un error tipográfico ha sido notado en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____, Volumen _____, Parte _____ (no necesita de justificación).
- Un error en la redacción ha sido notado en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____, Volumen _____, Parte _____.
- Propongo que en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____, Volumen _____, Parte _____, se efectúe un cambio de manera que se justifica en el Apartado 3. (Adjunte hojas separadas si es necesario).
- Propongo la inclusión de los ítems/procedimientos detallados en el Apartado 3, en la Página _____, Párrafo _____, Sección _____, Capítulo _____, Volumen _____, Parte _____. (Adjunte hojas separadas si es necesario).
- En una revisión futura a este manual, por favor incluya el (los) asunto (s) descrito (s) en el Apartado 3. Describa de manera resumida los aspectos que desea que se incluya en el manual.
- Sería de mi interés argumentar con más detalle la propuesta de modificación o inclusión. Por favor contáctense con mi persona, a través de los datos que relaciono a continuación.

Enviado por: _____

Fecha: _____

Teléfono (s): _____

Dirección: _____

E-mail: _____

FORMULARIO SRVSOP-F1-MIO

3. JUSTIFICACIÓN

FORMULARIO SRVSOP-F1-MIO
