

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

INDICE GENERAL

PRÓLOGO

DEFINICIONES

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Secc.	Título
91.1	Aplicación.
91.2	Cumplimiento.
91.3	Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.
91.4	Procedimientos.
91.5	Piloto al mando de aeronaves que requieran más de un piloto.
91.6	Requisitos para los tripulantes.
91.7	Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.
91.9	Requerimiento de Marcas, Placas, y Manual de Vuelo para aeronaves civiles.
91.11	Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.
91.13	Operación negligente o temeraria.
91.15	Lanzamiento de objetos o rociado.
91.17	Uso problemático de sustancias psicoactivas.
91.19	Transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias o drogas depresoras o estimulantes
91.20	Transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo
91.21	Dispositivos electrónicos portátiles.
91.23	Reservado.
91.25	Requisitos para aeronaves accidentadas.
91.27-99	Reservado.

SUBPARTE B - REGLAS GENERALES DE VUELO

Secc.	Título
91.101	Aplicación.
91.103	Información sobre vuelos.
91.105	Miembros de la tripulación en sus puestos.
91.106	Uso del cinturón de seguridad, arneses de hombro y sistema de resguardo para niños.
91.107	Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.
91.108	Instrucción a tripulantes y pasajeros
91.109	Instrucción de vuelo, vuelo instrumental simulado y pruebas de vuelo.
91.111	Operación cerca de otras aeronaves.
91.113	Reglas de derecho de paso.
91.114	Reglas de derecho de paso para operaciones de aeronaves en la superficie
91.115	Reglas de derecho de paso para operaciones acuáticas.
91.117	Limitaciones de velocidades de aeronaves.
91.119	Alturas mínimas de seguridad.
91.121	Procedimientos de reglaje de altímetro.
91.123	Cumplimiento de los permisos e instrucciones del control de tránsito aéreo.
91.125	Señales luminosas del control de tránsito aéreo.
91.126	Operaciones en espacio aéreo Clase G.
91.127	Operaciones en espacio aéreo Clase F.
91.128	Reglas generales de vuelo aplicables al tránsito de aeródromo.
91.129	Operaciones en espacio aéreo Clase D.
91.130	Operaciones en espacio aéreo Clase C.
91.131	Operaciones en espacio aéreo Clase B.
91.132	Reglas generales aplicables a todos los vuelos controlados.
91.133	Áreas restringidas y prohibidas.
91.134	Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.
91.135	Operaciones en espacio aéreo Clase A.
91.137	Reservado.

- 91.139 Reservado.
- 91.141 Reservado.
- 91.143 Reservado.
- 91.144 Reservado.
- 91.145 Reservado.
- 91.146 149 Reservado.

Reglas de Vuelo Visual (VFR)

- | Secc. | Título |
|-----------------|---|
| 91.150 | Requisitos para los vuelos VFR. |
| 91.151 | Requisitos de combustible y lubricante para vuelos VFR. |
| 91.152 | Requisitos para VFR controlado. |
| 91.153 | Plan de vuelo. |
| 91.155 | Mínimas de visibilidad y distancia de las nubes para vuelo VFR. |
| 91.156 | Mínimas meteorológicas para aeródromos. |
| 91.157 | Mínimas para vuelos VFR Especiales. |
| 91.158 | Cambio de reglas de vuelo. |
| 91.159 | Altitud o nivel de vuelo de crucero para vuelos VFR. |
| 91.160 | Deterioro de las condiciones meteorológicas de vuelo visual. |
| 91.161 - 91.165 | Reservado. |

Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

- | Secc. | Título |
|------------|--|
| 91.166 | Requisitos para efectuar vuelos IFR. |
| 91.167 | Requisitos de combustible y lubricante para vuelos IFR. |
| 91.169 | Plan de vuelo IFR. |
| 91.170 | Limitaciones impuestas por las condiciones meteorológicas. |
| 91.171 | Verificación del equipamiento VOR para operaciones IFR. |
| 91.173 | Permiso de control de tránsito aéreo y plan de vuelo requerido. |
| 91.174 | Notificación de posición en ruta. |
| 91.175 | Despegue y aterrizaje bajo reglas IFR. |
| 91.177 | Altitudes mínimas para operaciones IFR. |
| 91.179 | Altitud de crucero IFR o nivel de vuelo. |
| 91.180 | Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducidas (RVSM) |
| 91.181 | Curso a ser volado. |
| 91.182 | Cambio de reglas de vuelo. |
| 91.183 | Radiocomunicaciones en vuelo IFR. |
| 91.185 | Operaciones IFR: falla de radiocomunicaciones. |
| 91.187 | Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Informes de fallas. |
| 91.188 | Descenso de emergencia. |
| 91.189 | Operaciones Categoría II y III: Reglas generales de operación |
| 91.191 | Manual de Categoría II y Categoría III. |
| 91.192 | Servicio asesor de tránsito aéreo. |
| 91.193 | Reservado. |
| 91.195-199 | Reservado. |

SUBPARTE C - REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTOS, INSTRUMENTOS Y DE CERTIFICADOS.

- | Secc. | Título |
|--------|--|
| 91.201 | Reservado. |
| 91.203 | Aeronaves civiles: Certificaciones requeridas. |
| 91.205 | Requerimientos de instrumentos y equipamiento para aeronaves civiles motorizadas con Certificado de Aeronavegabilidad Standard de la República Argentina |
| 91.206 | Horómetro |
| 91.207 | Transmisor Localizador de Emergencia (ELT). |
| 91.208 | Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje. |
| 91.209 | Luces de aeronaves. |
| 91.211 | Oxígeno suplementario. |
| 91.213 | Instrumentos y equipamientos inoperativos. |
| 91.215 | Equipamiento y uso de ATC Transponder, e informador de altitud |

- 91.217 Correspondencia entre los datos de altitud medidos con altímetro aneroide y comunicados automáticamente, y la referencia de altitud del piloto.
- 91.219 Sistema o dispositivo de alerta de altitud; aviones civiles propulsados por turborreactores.
- 91.221 Equipamiento del sistema de alerta de tráfico y advertencia de colisión (ACAS / TCAS)
- 91.223 Sistema de Advertencia y de Aviso de Proximidad del Terreno (GPWS/TAWS)
- 91.224 al 91.299 Reservado.

SUBPARTE D - OPERACIONES DE VUELO ESPECIALES

- | Secc. | Título |
|------------------|--|
| 91.301 | Reservado. |
| 91.303 | Vuelo acrobático. |
| 91.305 | Áreas de vuelo de prueba. |
| 91.307 | Paracaídas y paracaidismo. |
| 91.309 | Remolque de planeadores. |
| 91.311 | Remolques distintos a los de la Sección 91.309. |
| 91.313 | Aeronaves civiles en categoría restringida: limitaciones de operación. |
| 91.315 | Aeronaves civiles categoría limitada: limitaciones de operación. |
| 91.317 | Aeronaves civiles certificadas provisoriamente: limitaciones de operación. |
| 91.319 | Aeronaves con Certificado Experimental: limitaciones de operación. |
| 91.321 | Reservado. |
| 91.323 | Reservado. |
| 91.325 | Aeronaves de categoría primaria: limitaciones de operación. |
| 91.326 al 91.399 | Reservado. |

SUBPARTE E - MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES

- | Secc. | Título |
|------------------|---|
| 91.401 | Aplicación |
| 91.403 | Generalidades. |
| 91.405 | Requerimientos de mantenimiento. |
| 91.407 | Operaciones después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración. |
| 91.409 | Inspecciones. |
| 91.410 | Requerimientos de mantenimiento especial. |
| 91.411 | Inspecciones y prueba de sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud. |
| 91.413 | Inspecciones y pruebas del transponder ATC. |
| 91.415 | Cambios de los programas de inspección de aeronaves. |
| 91.417 | Registros de mantenimiento. |
| 91.419 | Transferencia de registros de mantenimiento. |
| 91.421 | Registro de mantenimiento de motores reconstruidos. |
| 91.423 al 91.499 | Reservado. |

SUBPARTE F - AVIONES GRANDES Y AVIONES MULTIMOTORES PROPULSADOS POR TURBINAS

- | Secc. | Título |
|--------|---|
| 91.501 | Aplicación. |
| 91.503 | Equipamiento de vuelo e información operativa. |
| 91.505 | Familiaridad con las limitaciones de operación y con el equipamiento de emergencia. |
| 91.507 | Requerimientos de equipamiento: Operaciones VFR nocturnas |
| 91.509 | Equipamientos de supervivencia para operaciones sobre el agua. |
| 91.511 | Equipamiento de radio para operaciones sobre el agua. |
| 91.513 | Equipamiento de emergencia. |
| 91.515 | Reservado. |
| 91.517 | Señales de fumar y cinturones de seguridad. |
| 91.519 | Información a los pasajeros. |
| 91.521 | Arneses de hombro. |
| 91.523 | Equipajes transportados. |
| 91.525 | Transporte de carga. |
| 91.527 | Reservado. |
| 91.529 | Mecánico de abordaje o Técnico mecánico de a bordo |
| 91.531 | Reservado. |

- 91.533 Requerimientos de tripulantes de cabina de pasajeros.
91.535 Reservado.
91.536 al 91.599 Reservado.

SUBPARTE G -EQUIPAMIENTO ADICIONAL Y REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN PARA AERONAVES GRANDES DE LA CATEGORIA TRANSPORTE

- Secc. Título
91.601 Aplicación.
91.603 Dispositivos sonoros de alerta de velocidad.
91.605 Limitaciones en peso para aviones civiles de categoría transporte.
91.607 Salidas de emergencia para aviones que transporten pasajeros por pago.
91.609 Grabadores de vuelo y grabadores de voces de cabina..
91.611 Autorización para vuelo en ferry con un motor inoperativo.
91.613 Materiales para interiores de compartimientos.
91.615 al 91.699 Reservado.

SUBPARTE H -OPERACION DE AERONAVES EXTRANJERAS DENTRO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y DE AERONAVES MATRICULADAS EN LA REPUBLICA ARGENTINA OPERADAS EN EL EXTRANJERO

- Secc. Título
91.701 Aplicación.
91.702 Reservado.
91.703 Operación en el extranjero de aeronaves matriculadas en la República Argentina
91.704 Infracciones de aeronaves y tripulantes.
91.705 Operaciones dentro del espacio aéreo designado como Espacio Aéreo con Especificaciones Mínimas de Performance de Navegación (MNPS).
91.706 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducidas (RVSM).
91.707 al 91.713 Reservado.
91.715 Aeronaves civiles extranjeras: convalidación del certificado de aeronavegabilidad.
91.716 Autorizaciones especiales de vuelo para aeronaves civiles extranjeras.
91.717 al 91.799 Reservado.

SUBPARTE I - LIMITE DE RUIDO DE OPERACION

- Secc. Título
91.801 Aplicación.
91.803 Regulación aplicable.
91.805 Limitaciones de operación: aviones turboreactores subsónicos.
91.807 Reservado.
91.809 Reservado.
91.811 Reservado.
91.813 Reservado.
91.815 Aviones para tareas agrícolas y de lucha contra incendios: Limitaciones de ruido de operación.
91.817 al 91.899 Reservado.

SUBPARTE J - PERMISOS

- Secc. Título
91.901 Reservado.
91.903 Política y procedimientos.
91.905 Reservado.
91.907 al 91.999 Reservado.

APENDICES A LA PARTE 91

- Apéndice A Operaciones de Categoría II: Manual, instrumentos, equipamiento y mantenimiento.
Apéndice B Autorización para exceder mach 1 - Reservado.

Apéndice C	Reservado.
Apéndice D	Reservado.
Apéndice E	Especificaciones de registradores de vuelo para aviones.
Apéndice F	Reservado
Apéndice G	Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM)
Apéndice H	Procedimientos generales de helicópteros
Apéndice I	Normas para la actividad de vuelo con planeadores.
Apéndice J	Normas para la actividad de vuelo con aeróstatos
Apéndice K	Normas para la operación de aeronaves ultralivianas motorizadas (ULM)
Apéndice L	Luces que deben ostentar las aeronaves
Apéndice M – O	Reservados
Apéndice Q	Señales visuales en tierra
Apéndice R	Vuelo IFR en rutas de navegación de aérea (RNAV) con procedimientos especiales
Apéndice S	Señales para maniobrar en tierra

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

PRÓLOGO

Este documento tiene el propósito de adecuar las regulaciones vigentes a los requerimientos internacionales y dar cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el Estado Nacional, en virtud de su adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) que fuese ratificado por Ley 13.891; reuniendo en un cuerpo normativo los Reglamentos y Normas que regulan la aeronáutica civil comercial y no comercial de la República Argentina a fin de contribuir a la Seguridad Operacional de la Aviación Civil nacional e internacional.

1. AUTORIDADES DE APLICACIÓN

(a) A los fines establecidos en las presentes regulaciones, se entenderá como Autoridad de Aplicación al Comando de Regiones Aéreas, quien actuará conforme atribuciones conferidas por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

(b) Los siguientes Órganos, dependientes del Comando de Regiones Aéreas, actuarán en carácter de Autoridad Aeronáutica Competente en sus respectivas áreas de responsabilidad:

(1) **Dirección Nacional de Aeronavegabilidad:** En lo relacionado con las aeronaves civiles nacionales y extranjeras, sus partes, los Talleres y Fábricas de material aeronáutico, la administración del Registro Nacional de Aeronaves y de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(2) **Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:** En todo lo relacionado con la Habilitación, Certificación y Fiscalización de las operaciones de los explotadores de servicios de Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo, como así también lo que tienda al desarrollo de las Entidades Aerodeportivas y de la Aviación General; el otorgamiento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencias en funciones aeronáuticas civiles y Programas de Instrucción; la Certificación de Escuelas de Vuelo, Paracaidismo, Simuladores de Aeronave y Centros de Instrucción respectivos.

(3) **Dirección de Tránsito Aéreo:** En todo lo relacionado con la planificación de los servicios de tránsito aéreo necesarios; la coordinación y fiscalización de la utilización del espacio y la circulación aérea; la habilitación y certificación de aeródromos y helipuertos, fijando los requisitos para los mismos; la edición, distribución y venta de publicaciones de información aeronáutica; la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín.

(4) **Dirección de Comunicaciones:** Todo lo relacionado con la racionalización y administración de los sistemas de comunicaciones y electrónica, estableciendo las normas y procedimientos de operación de los mismos; la verificación, operación y supervisión de los sistemas de telecomunicaciones y radio ayudas; y la administración de las Normas y Procedimientos que debe satisfacer el Personal Técnico Aeronáutico afín

(c) Respecto del Régimen de Faltas Aeronáuticas, los Órganos con competencia en el procedimiento de comprobación y juzgamiento, son los determinados por la Resolución 710/83 (JEMGFA).

(d) Aquellos casos no reglados que pudieran afectar el normal desarrollo de la actividad aérea, deberán ser propuestos a consideración de la Autoridad Aeronáutica Competente quien, sobre la base de la equidad y considerando en el caso concreto las causales de fuerza mayor o estado de necesidad, evaluará los argumentos para determinar los intereses de mayor valía.

2. OBLIGACIONES DEL PROPIETARIO / EXPLOTADOR / OPERADOR Y SUS EMPLEADOS.

(a) Toda persona que opere una aeronave de acuerdo con lo establecido en estas Regulaciones deberá mientras opera en jurisdicción nacional o en los espacios aéreos que se encuentren bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina,

cumplir con las disposiciones del Código Aeronáutico Argentino, su reglamentación y normas complementarias. Cuando opere fuera de la jurisdicción nacional, además, deberá observar las leyes, reglamentos y procedimientos de aquellos Estados en los que realice operaciones aéreas.

(b) El Código Aeronáutico denomina Explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro. El propietario es el Explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el Explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

(c) Ningún Explotador utilizará a una persona ni persona alguna se desempeñará como miembro de la tripulación de una aeronave o desempeñará una función aeronáutica en superficie a menos que acredite tener una certificación de idoneidad correspondiente a la función de que se trate, otorgada por la Autoridad Aeronáutica Competente de acuerdo con los términos de estas Regulaciones.

(d) El Explotador, o el Representante por él designado para el control de las operaciones, deberá controlar y asegurar el cumplimiento de la Normativa en todo lo relacionado con la operación aérea de sus aeronaves (la programación y control de vuelos, de tripulaciones y despachantes, el cumplimiento de los tiempos máximos de servicio, de vuelo y mínimos de descanso, la instrucción y el entrenamiento, los controles que deben efectuar a tripulantes; y todo aquello que la reglamentación así lo exija). Asimismo establecerá y mantendrá un Programa de Prevención de Accidentes y de Seguridad de Vuelo y se cerciorará de que los Comandantes de las aeronaves de su empresa o propiedad, dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área a sobrevolar.

(e) El explotador se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescriptos para las zonas que han de atravesarse y para los aeródromos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. Cerciorándose además que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones.

(f) Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. De no existir tal designación se presume que el piloto al mando es el comandante.

(g) El Comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar

(h) El Explotador se asegurará que:

- 1) El Certificado de Aeronavegabilidad de cada una de las aeronaves utilizadas mantengan su validez de acuerdo con las autorizaciones conferidas.
- 2) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto, se encuentre en estado de funcionamiento.

(i) Ninguna persona explotará una aeronave a menos que su mantenimiento y el retorno al servicio de la misma sean realizados por un Organismo de Mantenimiento Aeronáutico habilitado o reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente y conforme a estas Regulaciones.

(j) Si una situación de emergencia que ponga en peligro la seguridad de las personas o del avión exigiere tomar medidas que infrinjan los reglamentos o procedimientos locales, el comandante de la aeronave notificará sin demora, este hecho, a la Autoridad Aeronáutica Competente. Si esta exigencia también la impusiere otro Estado, el comandante de la aeronave presentará un informe sobre tal infracción a la autoridad competente de dicho Estado y la copia del mismo se presentará ante el Estado del Explotador. Tales informes deberán ser

presentados tan pronto como sea posible o en un plazo no superior a los diez días de ocurrido el hecho.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en cada Definición.

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

Aerodino: Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

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

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

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

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

Aeródromo regular: Es el lugar utilizado por un poseedor de Certificado en sus operaciones programadas (regulares) y está listado en sus especificaciones de operación.

Aeródromo provisorio: Es un aeródromo aprobado por la Autoridad Aeronáutica competente para ser utilizado por un poseedor de Certificado con el propósito de proveer servicios a la comunidad cuando el aeródromo regular utilizado por el poseedor del Certificado no esté disponible.

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.

Aeronave de grupo RVSM. Aeronave dentro de un grupo de aeronaves, el cual fue aprobado como grupo por la Autoridad Aeronáutica competente, en el cuál cada uno de los aviones debe satisfacer lo siguiente:

- (a) La aeronave ha sido fabricada según el mismo diseño, y ha sido aprobada bajo el mismo Certificado Tipo, enmienda al Certificado Tipo, o Certificado Tipo Suplementario.
- (b) El sistema estático de cada aeronave está instalado de una manera y posición que es la misma que las de las otras aeronaves del grupo. La misma corrección del error de la toma estática (SSEC) está incorporada en cada aeronave del grupo.
- (c) Las unidades de aviónica instaladas en cada avión para cumplir con los requerimientos mínimos del equipamiento RVSM de este apéndice son:
 - (1) Fabricadas bajo la misma especificación del fabricante y tiene el mismo número de parte ó,
 - (2) De diferente fabricante o número de parte, si el Explotador demuestra que el equipamiento provee una performance de sistema equivalente.

Aeronave de no grupo. Una aeronave que es aprobada para operaciones RVSM como una aeronave individual.

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

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

Aerovía (AWY): Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación.

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.

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

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

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

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

NOTA: La información de la altitud de presión, por parte del usuario debe relacionarse con la cota cero de la presión 1013,2 hectopascales (hPa), expresada en pies.

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: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

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 permitir que el piloto haga una evaluación de la posición de la aeronave y la rapidez del cambio de posición en relación con la trayectoria de vuelo deseada.

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:
 - 1) puede efectuarse un aterrizaje; o bien
 - 2) se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

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

- a) cuando la aeronave ha descendido a la altura de decisión y no ha establecido contacto visual; o bien
- b) cuando indique la dependencia de control de tránsito aéreo, que hay que realizar un ascenso imprevisto,
 - o efectuar un giro,
 - o trasladarse a un fijo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Área de seguridad: Área definida de un helipuerto en torno a la FATO, que esta despejada de obstáculos, salvo los que sean necesarios para la navegación aérea y destinada a reducir el riesgo de daños de los helicópteros que accidentalmente se desvíen de la FATO

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

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 señales: Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

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

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

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

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

Autoridad Competente:

- (a) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: cuando se realicen dentro de los límites de una Región de Información de Vuelo, la autoridad competente es la autoridad apropiada del Estado que tenga jurisdicción sobre dicha región de información de vuelo.
- (b) En cuanto a los vuelos sobre alta mar, fuera de los límites de una región de información de vuelo: la autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- (c) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado o la autoridad que asuma por delegación de otro Estado la responsabilidad de brindar los servicios de tránsito aéreo en una porción determinada del espacio aéreo.

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.

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

- a) **Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave**: La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b) **Calle de rodaje en la plataforma**: La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- c) **Calle de salida rápida**: Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

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

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

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

Categoría de vuelo: Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

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.

Centro de información de vuelo: Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

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.

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.

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

Comandante de la aeronave (Piloto al mando): Piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave.

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

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

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

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

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

Configuración de pasajeros: comprende el número total de asientos certificado para ese tipo de avión, que pueden estar disponibles para el uso de los pasajeros.

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.

Contrato ADS: Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS, así como los datos que deben figurar en los mismos.

NOTA: *El término "contrato ADS" es genérico y significa, según sea el caso, contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia. Puede implantarse transmisión terrestre de informes ADS entre sistemas terrestres.*

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 o un centro de control del área y en ese caso la dependencia combina bajo su responsabilidad, 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 radar: Término empleado para indicar que en la provisión de servicios de control de tránsito aéreo se está utilizando directamente información obtenida mediante radar.

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

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

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.

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).

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

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

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

Ecos parásitos radar: Señales parásitas en una presentación radar.

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

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

Emisiones de escape: Sustancias emitidas a la atmósfera desde la tobera de descarga de escape de una aeronave o de un motor de aeronave.

Emisiones de purga de combustible: Combustible puro, excluyendo hidrocarburos, en las emisiones de escape, descargadas desde los motores de turbina a gas, durante todas las operaciones en vuelo y en tierra normales.

Entrenador sintético de vuelo: 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 de la cabina de pilotaje 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, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave;
- (b) **Entrenador para procedimientos de vuelo**, que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente de la cabina de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos, etc., de abordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
- (c) **Entrenador básico de vuelos por instrumentos**, que esta equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente de la cabina de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Envolvente de vuelo RVSM. Una envolvente de vuelo RVSM incluye el rango de número de Mach, el peso dividido por la relación de presión atmosférica, y altitudes sobre las cuales una aeronave es aprobada para ser operada en vuelo de crucero dentro del espacio aéreo RVSM.

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

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

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

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

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

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

Estado del Explotador: Estado en el que está ubicado el asiento principal de los negocios del Explotador o en su defecto la residencia permanente.

Estado de matrícula: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves legítimamente, aun sin fines de lucro.

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.

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

Guía vectorial radar: El suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en la observación de una presentación radar.

Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o mas rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Helicóptero de clase de performance 1: Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite aterrizar o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.

Helicóptero de clase de performance 2: Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto que la falla se presente antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse un aterrizaje forzoso.

Helicóptero de clase de performance 3: Helicóptero cuya performance, en caso de falla del grupo motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe requerir un aterrizaje forzoso.

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

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

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

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

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

Helipuerto elevado: Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.

Hidroavión: Aeronave 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.

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

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

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

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

- a) a niveles de crucero subsónico. Área de tormenta activa, Tormenta giratoria tropical, Línea de turbonada fuerte, Granizo intenso, Turbulencia fuerte, Engelamiento fuerte, Ondas orográficas marcadas, Tempestades extensas de arena/polvo.
- b) a niveles de vuelo transónico y de crucero supersónico. Turbulencia moderada o fuerte, Cumulonimbus o Granizo.

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

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

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.

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

Lugares aptos: Son considerados aquellos lugares que previamente denunciados 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.

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

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

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

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

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

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

- (a) el despegue, expresadas en términos de alcance visual en pista y/o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- (b) el aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondiente a la categoría de la operación; y

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

Modo SSR: Identificador convencional relativo a funciones específicas de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador SSR. Existen cuatro modos: A, C, S e intermodo.

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

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

Navegación de área (RNAV): Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

Nieve (en tierra):

- a) **Nieve seca:** Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar, o si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive;
- b) **Nieve mojada:** Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: 0,35 a 0,5 exclusive;
- c) **Nieve compactada:** Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 ó más;
- d) **Nieve fundente:** Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicadura. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

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

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

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

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

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

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

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.

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 objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

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

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de Trabajo Aéreo.

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

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

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

Periodo (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.

Periodo (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.

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

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

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

Plan de vuelo presentado: El 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pronóstico: declaración de las condiciones meteorológicas previstas para un período especificado y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

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

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

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

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

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

NOTA: LDP se aplica a los helicópteros de Clase de performance 1.

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

NOTA: TDP se aplica a los helicópteros de Clase de performance 1.

Punto definido antes del aterrizaje: 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.

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 de Clase de performance 2.

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

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

Nota: En la fraseología radiotelefónica la expresión “punto de espera” designa el punto de espera de la pista.

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

Punto de 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 precisión para la aproximación (PAR): Equipo de radar primario usado para determinar la posición de una aeronave durante la aproximación final; en azimut y elevación, en relación con una trayectoria nominal de aproximación, y en distancia, en relación con un punto de toma de contacto.

NOTA: Los radares de aproximación de precisión sirven para que pueda darse guía por radio a los pilotos durante las fases finales de la aproximación para aterrizar.

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.

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

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.

Registro técnico de vuelo (RTV): Libro donde se registran únicamente las novedades técnicas de la aeronave comprobadas por el Comandante de la misma, como así también las acciones correctivas tomadas por la organización técnica de la compañía, para subsanar tales novedades y la liberación al servicio de la aeronave.

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

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Servicio móvil aeronáutico: Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de

embarcación o dispositivo de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

Servicio de control de tránsito aéreo: Servicio suministrado con el fin de:

- a) prevenir colisiones:
 - (i) entre aeronaves, y
 - (ii) entre aeronaves y obstáculos, en el área de maniobras, y
- b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

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.

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

Sistema anticollisión de a bordo (ACAS): Sistema de aeronave basado en señales de respondedor 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 respondedores SSR.

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

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

Tiempo de vuelo: Es el tiempo total transcurrido desde el momento en que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para rodar y efectuar el despegue, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo.

Tipo de RNP: Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas marinas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el 95% del tiempo de vuelo como mínimo.

Ejemplo: RNP 4 representa una precisión de navegación de +/- 4 NM basándose en una retención del 95%

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

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

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

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

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

Tránsito esencial: Es tránsito esencial el 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: Consiste en 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.

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.

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

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

- (a) constituya un riesgo directo para quién 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.

Velocidad indicada (IAS): Lectura sin corregir del indicador de velocidad relativa.

Velocidad verdadera (TAS): Velocidad del avión en relación con el aire en calma.

Vigilancia dependiente automática (ADS): Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace de datos, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en 4 dimensiones y otros datos adicionales de ser apropiado.

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: Se denomina viraje de clase 1 al efectuado a la velocidad angular de 3° por segundo.

Viraje de clase 2: Se denomina viraje de clase 2 al 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: En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

Vtoss: Velocidad mínima a la cual puede lograrse el ascenso con el grupo motor crítico fuera de 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.

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

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

Vuelo IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo local: Es el 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 VFR: Vuelo efectuado 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 controlado que el control de tránsito aéreo autoriza para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

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

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

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

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

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

ABREVIATURAS

ACAS	Sistema Anticolisión de a bordo
ACC	Centro de control de área o control de área.
ADR	Ruta con servicio asesor de tránsito aéreo.
ADS	Vigilancia dependiente automática.
AFIL	Plan de vuelo presentado en vuelo.
AFIS	Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo.
AFTN	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.
AGL	Sobre el nivel del terreno.
A/G	Aire a tierra.
AIC	Circular de información aeronáutica.
AIP	Publicación de información aeronáutica.
AIREP	Aeronotificación (en forma oral) y nombre del formulario donde se anota.
AIS	Servicio(s) de información aeronáutica.
ALT	Altitud.
APP	Oficina de control de aproximación o control de aproximación.
ARO	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
ATC	Control de tránsito aéreo.
ATFN	Gestión de afluencia del tránsito aéreo.
ATIS	Servicio automático de información terminal.
ATS	Servicio de Tránsito Aéreo.
ATZ	Zona de tránsito de aeródromo.
AWY	Aerovía.
CAT	Turbulencia en aire despejado.
CESA	Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.
C/L	Eje.
CPDLC	Comunicación por enlace de datos controlador-piloto.
CPL	Plan de vuelo actualizado (designador de tipo de mensaje).
CRM	Modelo de riesgo de colisión.
CTA	Área de control.
CTL	Control.
CTR	Zona de control.
DA/H	Altitud/altura de decisión.
DME	Equipo radiotelemétrico.
DR	Navegación a estima.
EAT	Hora prevista de aproximación.
EGPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno con función frontal.
ELT	Transmisor de localización de emergencia.
EOBT	Hora prevista fuera de calzos.
ETA	Hora prevista de llegada.
ETD	Hora prevista de salida.
ETOPS	Vuelos a grandes distancias de aviones bimotores.
FAF	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación final.
FAP	Punto de aproximación final.
FATO	Área de aproximación final y de despegue.
FDR	Registrador de datos de vuelo.
FIR	Región de información de vuelo.
FIS	Servicio de información de vuelo.
FL	Nivel de vuelo.
FPL	Plan de vuelo presentado (designador de tipo de mensaje).
FTT	Tolerancia técnica de vuelo.
G/A	Tierra a aire.
G/A/G	Tierra a aire y aire a tierra
GND	Tierra.
GP	Trayectoria de planeo.
GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno.
H24	Servicio permanente.

HF	Alta frecuencia (3.000 a 30 000 Khz.).
HJ	Desde la salida hasta la puesta de Sol.
HL	Pérdida de altura.
HPA	Hectopascales
HS	Servicio disponible durante las horas de vuelos regulares.
HX	Sin horas determinadas de servicio.
IAC	Carta de aproximación y de aterrizaje por instrumentos.
IAF	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación inicial.
IAP	Procedimiento de aproximación por instrumentos.
IAS	Velocidad indicada.
IF	Punto de referencia (radioayuda) de aproximación intermedia.
IFR	Reglas de Vuelos por instrumentos.
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos.
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
INS	Pulgadas.
ISA	Atmósfera tipo internacional.
JIAAC	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.
KC	Kilociclos por segundo.
KHZ	Kilohertzio.
KM	Kilómetro.
KT	Nudos.
LF	Baja frecuencia (30 a 300 KHz).
LDP	Punto de decisión para el aterrizaje.
LLZ	Localizador.
M	Metros.
MAP	Punto de aproximación frustrada.
MASPS	Performance Mínima de los Sistemas de Aeronaves.
MB	Milibares
MEA	Altitud mínima en ruta.
MDA/H	Altitud/altura mínima de descenso.
MF	Frecuencia media (300 a 3.000 KHz).
MHZ	Megahertzio.
MEL	Lista de equipo mínimo.
MM	Radiobaliza intermedia.
MMEL	Lista maestra de equipo mínimo.
MOC	Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos (necesario).
MSA	Altitud mínima de sector.
MSL	Nivel medio del mar.
NDB	Radiofaro no direccional.
NIL	Nada.
NM	Millas marinas.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OAS	Superficie de evaluación 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.
OM	Radiobaliza exterior.
O/R	A solicitud.
PAR	Radar de precisión para la aproximación.
PLN	Plan de vuelo.
QFE	Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en 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.
RDH	Altura de referencia (ILS).
RNA	Registro de novedades de a bordo.
RNAV	Navegación de área.
RNP	Performance de navegación requerida.
RPL	Plan de vuelo repetitivo.
RSR	Radar de vigilancia en ruta.
RSS	Raíz cuadrada de la suma de los cuadrados (media cuadrática)
RTF	Radiotelefonía.
RTV	Registro técnico de vuelo.
RVR	Alcance visual en la pista.

RVSM	Separación vertical mínima reducida
RWY	Pista.
SID	Salida normalizada por instrumentos
SOC	Comienzo del ascenso.
STAR	Llegada normalizada por instrumentos
TA/H	Altitud / altura del viraje.
TAR	Radar de vigilancia de área terminal.
TAS	Velocidad verdadera.
TAWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno con función frontal.
TCAS	Sistema Anticolisión de a bordo
TDP	Punto de decisión para el despegue.
TDZ	Zona de toma de contacto.
THR	Umbral.
TMA	Área de control terminal.
TP	Punto de viraje.
TWR	Torre de control de aeródromo o control de aeródromo.
UHF	Frecuencia ultra alta (300 a 3.000 MHz).
UTC	Hora universal coordinada.
VDF	Estación radiogoniométrica VHF.
VFR	Reglas de vuelo visual.
VHF	Muy alta frecuencia 30 a 300 MHz.
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual.
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF.
VTOL	Despegue y aterrizaje verticales.

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 91 - REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN GENERAL

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Secc.	Título
91.1	Aplicación.
91.2	Cumplimiento.
91.3	Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.
91.4	Procedimientos.
91.5	Piloto al mando de aeronaves que requieran más de un piloto.
91.6	Requisitos para los tripulantes.
91.7	Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.
91.9	Requeridas de Marcas, Placas y Manual de Vuelo para aeronaves civiles.
91.11	Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.
91.13	Operación negligente o temeraria.
91.15	Lanzamiento de objetos o rociado.
91.17	Uso problemático de sustancias psicoactivas.
91.19	Transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias o drogas depresoras o estimulantes
91.20	Transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo
91.21	Dispositivos electrónicos portátiles.
91.23	Reservado.
91.25	Requisitos para aeronaves accidentadas
91.27-91.99	Reservado.

91.1 Aplicación.

(a) Esta Parte describe las reglas que gobiernan las operaciones de aeronaves en lo relativo al tránsito aéreo y a la aeronavegabilidad continuada, que se realicen 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 los servicios de Tránsito Aéreo de la República Argentina. No están incluidas las operaciones de globos cautivos, cometas y cohetes no tripulados. Asimismo, se exceptúan los casos previstos en el párrafo (b) de esta Sección.

(b) Cada persona que opere una aeronave civil de matrícula argentina, fuera de la República Argentina deberá:

(1) Sobre altamar, cumplir con las normas internacionales contenidas en el Anexo 2 (Reglamento del Aire) al "Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI)", y con las Regulaciones de vuelo nacionales vigentes.

(2) Dentro de un país extranjero, cumplir con las regulaciones relativas al vuelo y maniobras de aeronaves en vigencia dentro del mismo.

(c) Las Regulaciones contenidas en esta Parte se aplican a toda persona a bordo de una aeronave, en lo que a ellas le compete, mientras ésta sea operada bajo las condiciones establecidas en esta Parte.

(d) Exceptuando las diferencias notificadas por la República Argentina, las normas contenidas en el Anexo 2 (Reglamento del Aire) de la OACI, 10ma. Edición. Julio 2005, incluyendo sus enmiendas hasta la N° 38 (efectiva desde el 24 de noviembre de 2005), han sido incorporadas y forman parte de estas Regulaciones.

91.2 Cumplimiento

(a) Las normas y procedimientos contenidos en las presentes Regulaciones y los procedimientos de aplicación que adicionalmente se difundan por publicaciones de información aeronáutica, incluyendo el NOTAM y AIC, son de cumplimiento obligatorio por todas las aeronaves, cualesquiera sea su nacionalidad. La Autoridad Aeronáutica competente solicitará en cada caso, al organismo

que corresponda si ello no fuera parte de sus atribuciones, la sanción pertinente para los responsables de las infracciones que se cometan a estas Regulaciones.

(b) Excepciones: Podrán exceptuarse de las reglas que gobiernan las operaciones de aeronaves, en lo relativo al Tránsito Aéreo, según lo dispuesto en el párrafo (a) de esta Sección, a las aeronaves públicas argentinas, incluidas las militares, cuando las necesidades determinadas por la autoridad respectiva exijan el no-cumplimiento de las normas y procedimientos impuestos por estas Regulaciones. En tales casos, y a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, las autoridades responsables de tales operaciones notificarán las mismas, antes de emprenderlas, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda.

91.3 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.

(a) El Comandante de la aeronave tendrá autoridad en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

(b) El Comandante de la aeronave, manipule o no los comandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con las presentes Regulaciones, pero podrá apartarse de las mismas en circunstancias que sean absolutamente necesarias por razones de seguridad que exijan tomar medidas inmediatas. Cuando este privilegio de emergencia es utilizado, debe notificarse lo antes posible a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente y deberá presentarse un informe escrito de la desviación realizada, si así lo requiere la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) El informe escrito enunciado en (b) anterior podrá efectuarse por medio de los formularios "Informe del Personal Aeronáutico" o "Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo" como así también para informar a las dependencias ATS las novedades observadas a lo largo de la ruta sobrevolada y/o todo comentario pertinente que se desee formular respecto a los servicios de protección al vuelo.

(d) Idoneidad de los miembros de la tripulación de vuelo: El comandante de la aeronave será responsable de garantizar que:

(1) no se comenzará ningún vuelo si algún miembro de la tripulación de vuelo se halla incapacitado para cumplir sus obligaciones por una causa cualquiera, como lesiones, enfermedad, fatiga o los efectos del alcohol o de drogas; y

(2) no se continuará ningún vuelo más allá del aeródromo adecuado más próximo cuando se vea significativamente reducida la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para desempeñar sus funciones por la disminución de sus facultades debido a causas tales como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno.

91.4 Procedimientos

(a) Las reglas de vuelo y procedimientos de aplicación deberán ser observados de acuerdo con lo siguiente:

(1) En condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo visual (VFR); no obstante, el piloto puede hacer si lo desea, un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR); o la Autoridad Aeronáutica competente puede exigirle que así lo haga.

(2) En condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos (IFR); no obstante, el piloto puede obtener permiso para efectuar vuelo VFR especial dentro de zonas de control, en cuyo caso no se aplicarán para dicho vuelo las reglas de vuelo por instrumentos.

(3) Con independencia de las condiciones meteorológicas, se efectuarán de acuerdo con las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos:

(i) los vuelos en la Región de Información de Vuelo (FIR) desde nivel de vuelo 200 (FL 200) hacia arriba;

(ii) los vuelos nocturnos fuera de los circuitos de tránsito de los aeródromos o fuera de las zonas de tránsito de aeródromo, siempre que el aeródromo se encuentre habilitado para vuelo nocturno; y

(iii) los vuelos sobre el agua, a más de 20 NM de la costa, durante más de una hora; excepto de día y en VMC, que no se exigirá la observancia de las alturas mínimas para vuelo IFR.

(4) Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

- (5) Se verificará la hora antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.
- (6) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora exacta será, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

91.5 Piloto al mando de aeronaves que requieran más de un piloto.

- (a) Ninguna persona puede operar una aeronave del tipo certificado para más de un piloto, a menos que el piloto al mando cumpla los requerimientos de 61.58 de estas RAAC.

91.6 Requisitos para los tripulantes

- (a) Ninguna persona podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave si no es titular de la respectiva licencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica competente argentina o por el Estado donde esté matriculada la misma.

(b) Los tripulantes deberán llevar consigo la licencia mencionada en (a) de esta Sección, mientras desempeñan a bordo de una aeronave las funciones acreditadas por la misma y están obligados a presentarla cuando se lo pida la Autoridad Aeronáutica competente.

(c) Intervención de la autoridad competente: Antes del despegue e inmediatamente después del aterrizaje el piloto al mando de la aeronave o su representante designado deberá presentarse a la Oficina ARO-AIS del aeródromo, munido de la documentación correspondiente, a fin de que en ésta o en otras dependencias adonde se lo encamine, puedan disponerse las verificaciones relativas a la tripulación, aeronave, pasajeros y carga, prescriptas por las disposiciones legales en vigencia. Las autoridades actuantes podrán requerir la presentación personal de cualquiera o todos los tripulantes, como asimismo disponer la inspección de la aeronave. En los aeródromos que carezcan de oficinas ARO-AIS, las atribuciones emergentes de este número competen a la autoridad actuante que incluyen en último término al propietario del aeródromo.

91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles.

- (a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que dicha aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad.

(b) El piloto al mando de una aeronave civil es responsable de determinar si esa aeronave está en condiciones para el vuelo seguro. El piloto al mando no deberá iniciar el vuelo cuando ocurra una condición de no aeronavegabilidad estructural, mecánica o eléctrica.

91.9 Requerimientos de Marcas, Placas y Manual de Vuelo para aeronaves civiles.

- (a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil sin cumplir con las limitaciones de operación, especificadas en el Manual de Vuelo aprobado /registrado, de Marcas y Placas, o según lo descrito por la Autoridad de Certificación del país de matrícula.

(b) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Argentina:

(1) Para la cual se requiere Manual de Vuelo de avión o helicóptero de acuerdo con la Sección 21.5 de la Parte 21, a menos que se encuentre disponible en la aeronave, un ejemplar aprobado, registrado y actualizado de dicho Manual de Vuelo, o el manual provisto de acuerdo con la Sección 121.141 (b) de la Parte 121.

(2) Para la cual se requiere una "Cartilla de Limitaciones de Operación" de acuerdo con la Sección 21.5 de esta Regulación a menos que se encuentre disponible en la aeronave la "Cartilla de Limitaciones de Operación" aprobada, registrada, actualizada y las Marcas y Placas requeridas.

(3) Para la cual no se requiere un Manual de Vuelo según la Sección 21.5 de esta Regulación pero que, sin embargo, posea un Manual de Vuelo aprobado, registrado y actualizado, a menos que dicho Manual de Vuelo y las Marcas y Placas requeridas se encuentren disponibles en la aeronave

- (c) Ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Argentina, a menos que esa aeronave esté identificada de acuerdo con la Parte 45.

(d) Cualquier persona que despegue o aterrice un helicóptero certificado bajo la Parte 29 de estas Regulaciones, desde / en un helipuerto construido sobre el agua, y que en tales circunstancias

deba atravesar el rango prohibido de envolvente que limita la relación "Altura – Velocidad" establecida para ese helicóptero, podrá hacerlo, si ese vuelo a través del rango prohibido:

- (1) tiene lugar sobre el agua, donde se puede llevar a cabo un acuatizaje seguro, y
- (2) si el helicóptero es anfibia o está equipado con flotadores u otro tren de flotación de emergencia adecuado para realizar un acuatizaje de emergencia en aguas abiertas.

91.11 Prohibición de interferencia a miembros de la tripulación.

(a) Ninguna persona puede asaltar, amenazar, intimidar o interferir a un miembro de la tripulación en el desarrollo de sus deberes a bordo de una aeronave que está siendo operada. (Arts N°198, N°190 y concordantes del Código Penal de la Nación)

91.13 Operación negligente o temeraria.

(a) Ninguna aeronave deberá conducirse negligente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos.

91.15 Lanzamiento de objetos o rociado.

(a) No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronaves en vuelo, que pueda constituir peligro o daño para las personas o bienes propios y ajenos. La operación deberá ajustarse a las condiciones prescriptas por la Autoridad Aeronáutica competente y contar con la autorización pertinente.

91.17 Uso problemático de sustancias psicoactivas.

(a) El personal cuyas funciones sean críticas (empleados que ejercen funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad aeronáutica) no desempeñará dichas funciones mientras esté bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión se abstendrán de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.

(b) Ninguna persona conducirá una aeronave, ni actuará como miembro de su tripulación de vuelo, mientras esté bajo la influencia de sustancias psicoactivas a consecuencia de lo cual disminuya su capacidad para desempeñar sus funciones.

(c) Requisitos para pasajeros: Ninguna persona podrá ascender a una aeronave y viajar en la misma si se nota claramente que esta bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes; excepto cuando se trata de un enfermo debidamente atendido o en caso de emergencia.

91.19 Transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias o drogas depresoras o estimulantes

(a) Excepto como está previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil dentro de la República Argentina en violación de las normas que regulan el transporte de estupefacientes (Ley 23.737).

(b) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica al transporte de drogas narcóticas, marihuana y/o sustancias depresoras o estimulantes que estén autorizadas por la ley vigente.

91.20 Transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo

(a) El transporte de material peligroso, explosivo o radioactivo se podrá efectuar únicamente luego de haber dado estricto cumplimiento a las disposiciones contenidas en las leyes vigentes que regulan la materia. Asimismo, se deberá contar con la autorización de la Autoridad Aeronáutica competente y adoptar las medidas tendientes a asegurar que la operación, en todos sus aspectos, no provoque daños a la vida o bienes propios y ajenos.

91.21 Dispositivos electrónicos portátiles.

(a) Excepto por lo previsto en el párrafo (b) de esta Sección, ninguna persona puede operar, ni ningún Explotador o piloto al mando de un avión puede permitir la operación de, cualquier dispositivo electrónico portátil, en ninguna de las siguientes aeronaves civiles matriculadas en la República Argentina:

- (1) Aeronaves operadas por el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, o
- (2) Cualquier otra aeronave mientras opere bajo IFR.

(b) El párrafo (a) de esta Sección, no es aplicable a:

- (1) Grabadores portátiles.
- (2) Audífonos.
- (3) Marcapasos.
- (4) Afeitadoras eléctricas.
- (5) Cualquier otro medio electrónico portátil, que el Explotador de la aeronave haya determinado que no causará interferencias con la navegación, o sistemas de comunicación, de la aeronave sobre la cual se utilizarán.

(c) En el caso de una aeronave operada por el poseedor de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, la determinación sobre lo prescrito por el párrafo (b) (5) de esta Sección deberá ser hecha por ese Explotador de la aeronave sobre la cual el dispositivo electrónico particular será utilizado. En el caso de otra aeronave (que no posea CESA), la determinación puede ser hecha por el piloto al mando.

91.23 Reservado.

91.25 Requisitos para aeronaves accidentadas

(a) El piloto o los tripulantes de una aeronave accidentada que no estén impedidos deberán comunicar el accidente de inmediato, conforme a sus posibilidades, a la Autoridad Aeronáutica más cercana, quedándoles prohibido, así como al propietario de la aeronave, mover ésta o sus restos, hasta la liberación por la autoridad investigadora.

91.27-91.99 Reservado.