



RAC 01

GLOSARIO DE TÉRMINOS AERONÁUTICOS

PREAMBULO

La primera edición de la RAC 01 contiene las definiciones de los 19 anexos de OACI con las enmiendas al 2015, las cuales servirán de referencia para todas las regulaciones emitidas por el Estado de El Salvador, de conformidad con los acuerdos consignados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944.

La revisión 04 a la RAC 01 de acuerdo a las modificaciones de las definiciones del detalle de los siguientes anexos:

Anexo 02	Enmienda 45
Anexo 03	Edición Decimonovena
Anexo 6 parte I	Edición Décima
Anexo 6 parte II	Edición Novena
Anexo 6 parte III	Edición Octava
Anexo 11	Edición Decimocuarta
Anexo 13	Edición Undécima
Anexo 14 Volumen I	Edición Séptima
Anexo 15	Edición Decimoquinta

La revisión 05 a la RAC 01 de acuerdo a las modificaciones de las definiciones del detalle de los siguientes anexos:

Anexo 1	Enmienda 175
Anexo 2	Enmienda 46
Anexo 3	Enmienda 78
Anexo 4	Enmienda 60
Anexo 6 parte I	Enmienda 43
Anexo 6 parte I	Enmienda 40 A,B y C
Anexo 6 parte I	Enmienda 42
Anexo 6 parte II	Enmienda 36
Anexo 6 parte III	Enmienda 22
Anexo 8	Enmienda 106
Anexo 10 Vol. I	Enmienda 91
Anexo 10 Vol. II	Enmienda 91
Anexo 10 Vol. IV	Enmienda 90
Anexo 11	Enmienda 51
Anexo 13	Enmienda 16
Anexo 13	Enmienda 17
Anexo 14 Vol. I	Enmienda 14
Anexo 14 Vol. II	Enmienda 8
Anexo 15	Enmienda 40
Anexo 17	Enmienda 16

La revisión 06 a la RAC 01 de acuerdo a las modificaciones de las definiciones del detalle de los siguientes anexos:

Anexo 1	Enmienda 176
Anexo 1	Enmienda 178
Anexo 3	Enmienda 79
Anexo 3	Enmienda 80
Anexo 4	Enmienda 61
Anexo 6 parte 1	Enmienda 44
Anexo 6 parte 1	Enmienda 45
Anexo 6 parte 1	Enmienda 46
Anexo 6 parte 1	Enmienda 47

Anexo 6 parte 2	Enmienda 37
Anexo 6 parte 2	Enmienda 38
Anexo 6 parte 2	Enmienda 39
Anexo 6 parte 2	Enmienda 40
Anexo 6 parte 3	Enmienda 23
Anexo 6 parte 3	Enmienda 24
Anexo 7	Enmienda 7
Anexo 8	Enmienda 107
Anexo 8	Enmienda 109
Anexo 9	Enmienda 29
Anexo 10 Volumen I	Enmienda 92
Anexo 10 Volumen II	Enmienda 92
Anexo 11	Enmienda 52
Anexo 13	Enmienda 18
Anexo 14 Volumen I	Enmienda 15
Anexo 14 Volumen I	Enmienda 16
Anexo 14 Volumen I	Enmienda 17
Anexo 14 Volumen II	Enmienda 9
Anexo 15	Enmienda 41
Anexo 15	Enmienda 42
Anexo 17	Enmienda 17
Anexo 17	Enmienda 18

La revisión 07 a la RAC 01 de acuerdo a las modificaciones de las definiciones del detalle de los siguientes anexos:

Anexo 1	Enmienda 174
Anexo 1	Enmienda 175
Anexo 1	Enmienda 176 corrigiendo
Anexo 1	Enmienda 176
Anexo 1	Enmienda 177
Anexo 1	Enmienda 178
Anexo 1	Enmienda 179
Anexo 2	Enmienda 46
Anexo 2	Enmienda 47
Anexo 3	Enmienda 80 Cambio de fecha
Anexo 3	Enmienda 81
Anexo 4	Enmienda 61
Anexo 4	Enmienda 62
Anexo 6 Parte I	Enmienda 49
Anexo 6 Parte II	Enmienda 41
Anexo 6 Parte III	Enmienda 24
Anexo 6 Parte III	Enmienda 25
Anexo 6 Parte IV	Edición 01
Anexo 8	Enmienda 107 Cambio de fecha
Anexo 8	Enmienda 108
Anexo 8	Enmienda 109
Anexo 10 Vol. I	Enmienda 90
Anexo 10 Vol. I	Enmienda 91
Anexo 10 Vol. I	Enmienda 92
Anexo 10 Vol. II	Enmienda 90
Anexo 10 Vol. II	Enmienda 91
Anexo 10 Vol. II	Enmienda 92

Anexo 10 Vol. II	Enmienda 93
Anexo 10 Vol. III	Enmienda 90
Anexo 10 Vol. III	Enmienda 91
Anexo 10 Vol. III	Enmienda 92
Anexo 10 Vol. IV	Enmienda 90
Anexo 10 Vol. IV	Enmienda 91
Anexo 10 Vol. V	Enmienda 90 Corrigendum
Anexo 10 Vol. V	Enmienda 90
Anexo 10 Vol. VI	Edición 01
Anexo 11	Enmienda 53
Anexo 12	Enmienda 19
Anexo 13	Enmienda 19
Anexo 15	Enmienda 40
Anexo 15	Enmienda 41
Anexo 15	Enmienda 42 Cambio de fecha
Anexo 15	Enmienda 43
Anexo16 Vol. I	Enmienda 14
Anexo16 Vol. II	Enmienda 11
Anexo16 Vol. III	Enmienda 02

LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
PORTADA	07	28-octubre-24
RER-1	07	28-octubre-24
PRE-1	07	28-octubre-24
PRE-2	07	28-octubre-24
LPE-1	07	28-octubre-24
LPE-2	07	28-octubre-24
LPE-3	07	28-octubre-24
TC-1	05	01-julio-19
I-1	03	01-octubre-15
II-1	03	01-octubre-15
II-2	03	01-octubre-15
II-3	07	28-octubre-24
II-4	07	28-octubre-24
II-5	07	28-octubre-24
II-6	03	01-octubre-15
II-7	07	28-octubre-24
II-8	03	01-octubre-15
II-9	03	01-octubre-15
II-10	05	01-julio-19
II-11	06	27-junio-22
II-12	06	27-junio-22
II-13	07	28-octubre-24
II-14	03	01-octubre-15
II-15	07	28-octubre-24
II-16	03	01-octubre-15
II-17	07	28-octubre-24
II-18	07	28-octubre-24
III-1	03	01-octubre-15
III-2	03	01-octubre-15
IV-1	06	27-junio-22
IV-2	06	27-junio-22
IV-3	06	27-junio-22
IV-4	06	27-junio-22
IV-5	05	01-julio-19
IV-6	04	18-septiembre-17
IV-7	06	27-junio-22
IV-8	06	27-junio-22
IV-9	06	27-junio-22
IV-10	06	27-junio-22
IV-11	05	01-julio-19
IV-12	03	01-octubre-15
IV-13	06	27-junio-22

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
IV-14	06	27-junio-22
V-1	06	27-junio-22
V-2	04	18-septiembre-17
V-3	03	01-octubre-15
V-4	03	01-octubre-15
V-5	05	01-julio-19
V-6	03	01-octubre-15
V-7	06	27-junio-22
VI-1	06	27-junio-22
VI-2	06	27-junio-22
VI-3	05	01-julio-19
VI-4	05	01-julio-19
VI-5	05	01-julio-19
VI-6	03	01-octubre-15
VI-7	03	01-octubre-15
VI-8	06	27-junio-22
VI-9	05	01-julio-19
VI-10	06	27-junio-22
VI-11	06	27-junio-22
VI-12	05	01-julio-19
VII-1	03	01-octubre-15
VII-2	05	01-julio-19
VII-3	05	01-julio-19
VIII-1	07	28-octubre-24
VIII-2	03	01-octubre-15
VIII-3	07	28-octubre-24
VIII-4	07	28-octubre-24
VIII-6	07	28-octubre-24
VIII-7	07	28-octubre-24
VIII-8	07	28-octubre-24
VIII-9	07	28-octubre-24
VIII-10	07	28-octubre-24
VIII-12	07	28-octubre-24
VIII-13	07	28-octubre-24
VIII-14	07	28-octubre-24
VIII-15	07	28-octubre-24
VIII-19	07	28-octubre-24
VIII-20	07	28-octubre-24
VIII-22	07	28-octubre-24
VIII-23	07	28-octubre-24
VIII-24	07	28-octubre-24
VIII-25	07	28-octubre-24

Aprobado
Lic. Homero Francisco Morales
Director Ejecutivo

Firma: _____

Fecha: 28 OCT 2024

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
VIII-26	07	28-octubre-24
VIII-27	07	28-octubre-24
VIII-28	07	28-octubre-24
VIII-32	07	28-octubre-24
VIII-33	07	28-octubre-24
VIII-34	07	28-octubre-24
VIII-35	07	28-octubre-24
VIII-37	07	28-octubre-24
VIII-38	07	28-octubre-24
VIII-40	07	28-octubre-24
VIII-42	07	28-octubre-24
VIII-43	07	28-octubre-24
IX-1	03	01-octubre-15
IX-1	07	28-octubre-24
IX-2	03	01-octubre-15
IX-3	04	18-septiembre-17
X-1	03	01-octubre-15
X-2	06	27-junio-22
IX-1	03	01-octubre-15
IX-2	03	01-octubre-15
IX-3	04	18-septiembre-17
X-1	03	01-octubre-15
X-2	06	27-junio-22
X-3	05	01-julio-19
X-4	06	27-junio-22
X-4	07	28-octubre-24
X-5	06	27-junio-22
X-6	03	01-octubre-15
X-6	07	28-octubre-24
X-7	03	01-octubre-15
X-7	07	28-octubre-24
XI-1	03	01-octubre-15
XII-1	03	01-octubre-15
XII-1	07	28-octubre-24
XIII-1	03	01-octubre-15
XIII-2	06	27-junio-22
XIII-3	04	18-septiembre-17
XIII-3	07	28-octubre-24
XIV-1	06	27-junio-22
XIV-2	06	27-junio-22
XIV-3	04	18-septiembre-17

Aprobado

Lic. Homero Francisco Morales

Director Ejecutivo

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
XIV-4	04	18-septiembre-17
XIV-4	07	28-octubre-24
XIV-5	06	27-junio-22
XIV-5	07	28-octubre-24
XIV-6	06	27-junio-22
XIV-6	07	28-octubre-24
XIV-7	03	01-octubre-15
XIV-7	07	28-octubre-24
XIV-8	07	28-octubre-24
XIV-10	07	28-octubre-24
XV-1	04	18-septiembre-17
XV-1	07	28-octubre-24
XV-2	06	27-junio-22
XV-2	07	28-octubre-24
XV-3	03	01-octubre-15
XVI-1	05	01-julio-19
XVI-2	04	18-septiembre-17
XVI-2	07	28-octubre-24
XVI-3	03	01-octubre-15
XVI-4	06	27-junio-22
XVI-4	07	28-octubre-24
XVI-5	05	01-julio-19
XVI-5	07	28-octubre-24
XVII-1	04	18-septiembre-17
XVII-2	05	01-julio-19
XVII-3	06	27-junio-22
XVII-4	06	27-junio-22
XVII-5	03	01-octubre-15
XVII-6	03	01-octubre-15
XVII-7	03	01-octubre-15
XVII-8	03	01-octubre-15
XVII-9	05	01-julio-19
XVII-10	03	01-octubre-15
XVII-11	03	01-octubre-15
XVII-12	05	01-julio-19
XVII-13	03	01-octubre-15
XVII-14	06	27-junio-22
XVIII-1	03	01-octubre-15
XVIII-2	06	27-junio-22
XVIII-3	06	27-junio-22
XVIII-4	03	01-octubre-15
XVIII-5	05	01-julio-19

Firma: _____

Fecha: _____

28 OCT. 2024



Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
XVIII-6	05	01-julio-19
XVIII-7	05	01-julio-19
XVIII-7	07	28-octubre-24
XVIII-8	06	27-junio-22
XVIII-8	07	28-octubre-24
XVIII-9	03	01-octubre-15
XVIII-10	06	27-junio-22
XVIII-11	07	28-octubre-24
XVIII-12	07	28-octubre-24
XVIII-13	07	28-octubre-24
XVIII-15	07	28-octubre-24
XVIII-18	07	28-octubre-24
XVIII-19	07	28-octubre-24
XVIII-24	07	28-octubre-24
XVIII-27	07	28-octubre-24
XVIII-28	07	28-octubre-24
XVIII-28	07	28-octubre-24
XIX-1	03	01-octubre-15
XIX-2	06	27-junio-22
XIX-3	06	27-junio-22
XIX-3	07	28-octubre-24
XIX-4	03	01-octubre-15
XIX-5	04	18-septiembre-17
XIX-5	07	28-octubre-24
XIX-6	05	01-julio-19
XIX-7	03	01-octubre-15
XIX-7	07	28-octubre-24
XIX-8	05	01-julio-19
XIX-8	07	28-octubre-24
XIX-9	05	01-julio-19
XIX-9	07	28-octubre-24
XIX-10	03	01-octubre-15
XIX-10	07	28-octubre-24
XIX-11	03	01-octubre-15
XIX-11	07	28-octubre-24
XIX-12	05	01-julio-19
XIX-12	07	28-octubre-24
XIX-13	06	27-junio-22
XIX-13	07	28-octubre-24
XIX-14	06	27-junio-22
XIX-15	07	28-octubre-24
XX-1	05	01-julio-19

Aprobado
Lic. Homero Francisco Morales
Director Ejecutivo

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
XX-2	05	01-julio-19
XX-3	05	01-julio-19
XX-4	03	01-octubre-15
XX-5	05	01-julio-19
XX-6	05	01-julio-19
XX-17	07	28-octubre-24
XX-20	07	28-octubre-24
XX-21	07	28-octubre-24
XXI-1	06	27-junio-22
XXI-2	03	01-octubre-15
XXI-23	07	28-octubre-24
XXI-24	07	28-octubre-24
XXII-1	06	27-junio-22
XXII-2	05	01-julio-19
XXII-2	07	28-octubre-24
XXII-3	05	01-julio-19
XXII-3	07	28-octubre-24
XXII-4	03	01-octubre-15
XXII-5	03	01-octubre-15
XXII-6	06	27-junio-22
XXII-7	03	01-octubre-15
XXIII-1	03	01-octubre-15
XXIV-1	03	01-octubre-15
XXV-1	06	27-junio-22
XXV-1	07	28-octubre-24
XXV-2	03	01-octubre-15
XXVI-1	03	01-octubre-15
XXVII-1	06	27-junio-22
XXVII-2	06	27-junio-22
XXVII-3	06	27-junio-22
XXVII-4	06	27-junio-22
XXVII-5	06	27-junio-22
XXVII-6	06	27-junio-22
XXVII-7	06	27-junio-22
XXVII-8	07	28-octubre-24
XXVII-9	07	28-octubre-24
XXVII-10	07	28-octubre-24
XXVII-11	07	28-octubre-24
XXVII-12	07	28-octubre-24
XXVII-13	07	28-octubre-24
XXVII-14	07	28-octubre-24
-----	-----	-----

Firma: _____

Fecha: 28 OCT. 2024





AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

Km 9½, Carretera Panamericana Ilopango, San Salvador, El Salvador, Centroamérica
Tel: 2565-4400, Fax: 2565-4459

AAC-RES-015-2024

AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL, Ilopango, a las 3:00:00 PM del día veintiocho del mes de *octubre* del año dos mil veinticuatro.

CONSIDERANDO:

1. Que según lo establece el artículo cuatro de la Ley Orgánica de Aviación Civil la creación y naturaleza de la Autoridad de Aviación Civil (AAC), comprende la autonomía en el aspecto técnico y administrativo.
2. Que según lo establece el artículo siete, numeral dos y cuatro, es atribución de la AAC, regular los aspectos técnicos y operacionales de las actividades relacionadas con la aviación civil. Así como, dictar y elaborar Órdenes, Regulaciones, Disposiciones Administrativas, Directrices, Manuales de Procedimientos, Publicaciones de Información Aeronáutica de El Salvador, de conformidad con la Ley Orgánica de Aviación Civil.
3. La Ley Orgánica de Aviación Civil (LOAC), establece y faculta al Director Ejecutivo de la AAC, como el responsable de la administración de la Institución y desempeñando las atribuciones que la referida LOAC le otorga a la AAC, estableciendo en el artículo catorce numeral seis, veinticuatro y treinta y cuatro, que se debe fijar los estándares de seguridad, operación y servicios en el sector de la aviación civil en el país, conforme a normas internacionales al respecto.

POR TANTO, en uso de las facultades legales que le confiere la Ley Orgánica de Aviación Civil y en base a los artículos: 4; 7, numerales 2 y 4; 14, numerales 6, 24 y 34; **RESUELVE:**

1. Aprobar la *Revisión 07 a la Edición 00* de la RAC 01 de **Glosario de Términos Aeronáuticos**, con fecha *veintiocho* de octubre del año dos mil veinticuatro.
2. Archivar el original del presente Documento en la Gerencia Legal de la AAC y remitir copia del mismo al Departamento de Publicaciones Técnicas de la AAC para distribuir a las áreas pertinentes.

NOTIFIQUESE.



Lic. Homero Francisco Morales
DIRECTOR EJECUTIVO
AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL

TABLA DE CONTENIDO**RAC 01**

Portada	Portada
Registro de ediciones y revisiones	RER-1
Preámbulo	PRE-1
Lista de páginas efectivas	LPE-1
Tabla de contenido	TC-1
CAPITULO I - ESTABLECIMIENTO DE LAS REGULACIONES Y APLICABILIDAD	I-1
CAPITULO II – DEFINICIONES LETRA “A”	II-2
CAPITULO III – DEFINICIONES LETRA “B”	III-1
CAPITULO IV – DEFINICIONES LETRA “C”	IV-1
CAPITULO V – DEFINICIONES LETRA “D”	V-16
CAPITULO VI – DEFINICIONES LETRA “E”	VI-23
CAPITULO VII – DEFINICIONES LETRA “F”	VII-38
CAPITULO VIII – DEFINICIONES LETRA “G”	VIII-41
CAPITULO IX – DEFINICIONES LETRA “H”	IX-1
CAPITULO X – DEFINICIONES LETRA “I”	X-4
CAPITULO XI – DEFINICIONES LETRA “J”	XI-1
CAPITULO XII – DEFINICIONES LETRA “K”	XII-1
CAPITULO XIII – DEFINICIONES LETRA “L”	XIII-1
CAPITULO XIV – DEFINICIONES LETRA “M”	XIV-4
CAPITULO XV – DEFINICIONES LETRA “N”	XV-1
CAPITULO XVI – DEFINICIONES LETRA “O”	XVI-1
CAPITULO XVII – DEFINICIONES LETRA “P”	XVII-7
CAPITULO XVIII – DEFINICIONES LETRA “R”	XVIII-22
CAPITULO XIX – DEFINICIONES LETRA “S”	XIX-1
CAPITULO XX – DEFINICIONES LETRA “T”	XX-17
CAPITULO XXI – DEFINICIONES LETRA “U”	XXI-24
CAPITULO XXII – DEFINICIONES LETRA “V”	XXII-1
CAPITULO XXIII – DEFINICIONES LETRA “W”	XXIII-1
CAPITULO XXIV – DEFINICIONES LETRA “X”	XXIV-1
CAPITULO XXV – DEFINICIONES LETRA “Z”	XXV-1
CAPITULO XXVI - EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO	XXVI-1
CAPITULO XXVII - ABREVIATURAS	XXVII-1
CAPITULO XXVIII – NOMENCLATURA: SÍMBOLOS Y UNIDADES ANEXO 16 VOLUMEN I	XXVII-4
CAPITULO XXIX – NOMENCLATURA: SÍMBOLOS ANEXO 16, CAPITULO 2, VOLUMEN II	XXVII-4
CAPITULO XXX – NOMENCLATURA: SÍMBOLOS ANEXO 16, CAPITULO 2, VOLUMEN III	XXVII-4

GLOSARIO DE TERMINOS AERONÁUTICOS (RAC 01)

CAPITULO I - ESTABLECIMIENTO DE LAS REGULACIONES Y APLICABILIDAD

Sección 01.1.1: Atribuciones de la AAC para el establecimiento de esta Regulación.

La Autoridad de Aviación Civil de El Salvador (AAC) en cumplimiento con lo prescrito en el artículo 7, numeral 4 y el artículo 14, numerales 6 y 34 de la Ley Orgánica de Aviación Civil, el Convenio de Aviación Civil Internacional y acorde con los anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional y al artículo 3 la Ley Orgánica de Aviación Civil donde se establece que “*los demás términos aeronáuticos utilizados en la presente Ley deberán interpretarse de acuerdo a lo establecido en las regulaciones técnicas aeronáuticas salvadoreñas*”, prescribe el presente glosario de términos aeronáuticos.

Sección 01.1.2: Aplicabilidad

Al menos que se especifique de otra forma, estas definiciones son aplicables a todas las Regulaciones de Aviación Civil Salvadoreñas (RACs), y tienen los significados detallados en esta Regulación.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO II – DEFINICIONES LETRA “A”

Sección 01.2.0.1: ACAS I

Sistema ACAS que proporciona información en forma de ayuda para las maniobras de “ver y evitar” pero que no tiene la capacidad de generar avisos de resolución (RA).

Nota.— No se pretende que la OACI implante y normalice internacionalmente el ACAS I. Por consiguiente, se definen únicamente en 4.2 Volumen IV del anexo 10 de la OACI, las características del ACAS I que son necesarias para asegurar el funcionamiento compatible con otras configuraciones ACAS, así como la limitación de interferencias.

Sección 01.2.0.2: ACAS II

Sistema ACAS que proporciona avisos de resolución vertical (RA), además de avisos de tránsito (TA).

Sección 01.2.0.3: ACAS III

Sistema ACAS que proporciona avisos de resolución (RA) vertical y horizontal, además de avisos de tránsito (TA).

Sección 01.2.1: Acceso Múltiple por División en el Tiempo (TDMA)

Un plan de acceso múltiple basado en la utilización en el tiempo compartido de una canal RF que utiliza:

- a) Intervalos de tiempo discretos contiguos como el recurso fundamentalmente compartido; y
- b) Un conjunto de protocolos operacionales que permiten a los usuarios interactuar con una estación principal de control para obtener acceso al canal.

Sección 01.2.1.1: Acceso múltiple por división en el tiempo autoorganizado (STDMA)

Un plan de acceso múltiple basado en la utilización en tiempo compartido de un canal de frecuencia radioeléctrica (RF) que emplea: 1) intervalos de tiempo discretos contiguos como el recurso fundamental compartido; y 2) un conjunto de protocolos operacionales que permiten a los usuarios conseguir acceso a estos intervalos de tiempo sin depender de una estación principal de control.

Sección 01.2.2: Accidente

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor,

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y
- normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo);o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible

Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1.

Nota 4.— En el Adjunto E figura orientación para determinar los daños de aeronave.

Sección 01.2.3: Accidente imputable a mercancías peligrosas

Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él, que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a los bienes o al medio ambiente.

Sección 01.2.4: Actos de interferencia ilícita

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

- a) apoderamiento ilícito de aeronaves,
- b) destrucción de una aeronave en servicio,
- c) toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- d) intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- e) introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- f) uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- g) comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Sección 01.2.5: Actuación humana.

Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Sección 01.2.5.0: Actuación humana

Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Sección 01.2.6: Acuerdo ADS-C

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

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

Sección 01.2.7: Acuerdo regional de navegación aérea

Acuerdo aprobado por el Consejo de la OACI, normalmente por recomendación de una reunión regional de navegación aérea.

Sección 01.2.7.0: Acuerdo relativo a los servicios (SLA).

Convenio entre el C2CSP y el explotador del RPAS que cubre la seguridad operacional, la performance, la zona de servicio y la seguridad de suministro del enlace C2 conforme lo requiere el explotador del RPAS para cumplir las funciones previstas.

Sección 01.2.7.1: Acuerdo de nivel de servicio (SLA).

Acuerdo entre el proveedor de servicios de enlace C2 y el explotador del RPAS que regula las condiciones de seguridad operacional, actuación, zona de servicio y protección del suministro de enlace C2 que requieren las operaciones que prevé realizar el explotador.

Sección 01.2.8: Admisión

El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes del Estado Salvadoreño, para entrar a Territorio Nacional, de conformidad con las leyes nacionales

Sección 01.2.9: Admisión temporal

Procedimiento de aduanas en virtud del cual determinadas mercancías pueden entrar a territorio salvadoreño, exoneradas condicionalmente del pago del importe de los derechos e impuestos, en su totalidad o en parte; tales mercancías deben importarse para un fin específico y estar destinadas a la reexportación dentro de un período especificado y sin haber sufrido ningún cambio, excepto la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de las mismas

Sección 01.2.10: Aerodino

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

Sección 01.2.11: 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.

Sección 01.2.11.1: Aeródromo aislado

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

Sección 01.2.12: Aeródromo certificado

Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Sección 01.2.13: Aeródromo controlado

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

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

Sección 01.2.14: Aeródromo de alternativa

Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

- | | |
|---|--|
| a) Aeródromo de alternativa de destino | (Ver Sección 01.2.15) |
| b) Aeródromo de alternativa en ruta | (Ver Sección 01.2.16) |
| c) Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS ¹ | (Ver Sección 01.2.17) |
| d) Aeródromo de alternativa posdespegue | (Ver Sección 01.2.18) |

Nota.— El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Sección 01.2.15: Aeródromo de alternativa de destino

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

Sección 01.2.16: Aeródromo de alternativa en ruta

Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.

Sección 01.2.17: Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS¹

Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos 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.

Sección 01.2.18: Aeródromo de alternativa posdespegue

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

Sección 01.2.19: 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.

Nota. ---Cuando se emplea la palabra aeronave, esta incluye a las aeronaves pilotadas a distancia.

¹ Para cumplir con el RAC OPS 1.

Sección 01.2.19.1: Aeronave

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacción del aire sobre su superficie aerodinámica y con propulsión propia o el aprovechamiento de corrientes de viento para su sustentación sobre la atmósfera terrestre.

Nota: esta definición se refiere a investigación de accidentes e incidentes.

Sección 01.2.19.2: Aeronave

El término aeronave puede emplearse para referirse a los emisores en Modo S (p. ej., aeronaves/vehículos), cuando corresponda.

Nota: esta definición es relativa a la subred en modo S.

Sección 01.2.19.3: Aeronave/vehículo

Puede emplearse para describir una máquina o un dispositivo capaz de realizar vuelo atmosférico, o un vehículo en el área de movimiento en la superficie de los aeropuertos (es decir, pistas y calles de rodaje).

Nota: esta definición es relativa a la subred en modo S.

Sección 01.2.20: Aeronave (categoría de).

Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, por ejemplo: avión, helicóptero, planeador, globo libre.

Sección 01.2.21: Aeronave (tipo de).

Todas las aeronaves de un mismo diseño básico con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

Sección 01.2.21.1: Aeronave avanzada

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

Sección 01.2.21.2: Aeronave básica

Aeronave dotada del equipo mínimo requerido para realizar la operación de despegue, aproximación o aterrizaje que se tenga la intención de realizar.

Sección 01.2.22: Aeronave certificada para volar con un solo piloto.

Tipo de aeronave que con previa autorización de la AAC ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un piloto.

Sección 01.2.23: Aeronave de búsqueda y salvamento

Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.

Sección 01.2.24: Aeronave de carga

Toda aeronave, distinta de la de pasajeros, que transporta mercancías o bienes tangibles

Sección 01.2.24.1: Aeronave de despegue vertical.

Aeronave más pesada que el aire capaz de realizar despegues y aterrizajes verticales y vuelos de baja velocidad, la cual depende principalmente de dispositivos de sustentación por motor o del

empuje del motor para sustentarse durante estos regímenes de vuelo, así como de un plano o planos aerodinámicos no giratorios para sustentarse durante vuelos horizontales.

Sección 01.2.25: Aeronave de pasajeros

Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes de la AAC o acompañantes de algún envío u otra carga.

Sección 01.2.25.1: Aeronave de rotor basculante

Aeronave de despegue vertical capaz de realizar despegues y aterrizajes verticales y vuelo sostenido a baja velocidad, que depende principalmente de rotores de motor montados en barquillas basculantes para la sustentación durante esos regímenes de vuelo y de perfiles alares no giratorios para sustentación durante vuelos de alta velocidad.

Sección 01.2.25.2: Aeronave pilotada a distancia (RPA)

Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

Sección 01.2.25.3: Aeronave que debe ser operada con un copiloto.

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

Sección 01.2.25.4: Aeronave en vuelo horizontal

Aeronave que no se encuentra en transición.

Sección 01.2.25.5: Aeronave en transición

Aeronave que presenta un régimen de variación vertical medio con una magnitud que excede de 400 ft por minuto (ft/min), medido durante un período determinado.

Sección 01.2.26: Aeronotificación

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

Nota.— En los PANSATM (Doc 4444) se dan detalles acerca del formulario AIREP.

Sección 01.2.27: Aeropuerto internacional

Todo aeropuerto designado por la AAC, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Sección 01.2.27.01: Aeropuerto internacional.

Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Sección 01.2.28: Aeróstato

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

Sección 01.2.29: Aerovía.

Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor para la navegación.

Sección 01.2.30: Agente acreditado

Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la AAC con respecto a la carga o el correo.

Sección 01.2.31: Agente autorizado

Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, con previa autorización de la AAC, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

Sección 01.2.32: AIRAC

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

Sección 01.2.33: 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.

Sección 01.2.34: ALERFA

Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

Sección 01.2.34.1: Alerta

Indicación proporcionada a otros sistemas de aeronave o anuncio al piloto de que un parámetro de funcionamiento de un sistema de navegación está fuera de los márgenes de tolerancia.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.2.35: Aloha a intervalos

Estrategia de acceso aleatorio por la cual múltiples usuarios tienen acceso independiente al mismo canal de comunicaciones, pero cada comunicación debe limitarse a un intervalo de tiempo fijo. Todos los usuarios conocen la estructura común de intervalos de tiempo, pero no existe ningún otro tipo de coordinación entre ellos

Sección 01.2.36: Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH).

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

Nota 1.— Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (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.

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

Sección 01.2.37: Altitud

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

Sección 01.2.38: Altitud/altura de procedimiento.

Altitud/altura publicada que se utiliza para definir el perfil vertical de un procedimiento de vuelo a la mínima altitud/altura de franqueamiento de obstáculos o sobre ella, cuando esté establecida.

Sección 01.2.39: Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH)

Altitud o altura especificada en una operación de aproximación por instrumentos 3D, a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación.

Nota 1.— Para la altitud de decisión (DA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de decisión (DH), la elevación del umbral.

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

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

Sección 01.2.40: Altitud de franqueamiento de obstáculos (OCA) o altura de franqueamiento de obstáculos (OCH).

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

Nota 1.— Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (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.

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

Sección 01.2.41: Altitud de llegada a terminal (TAA)

La altitud más baja que se pueda utilizar que proporcione un margen mínimo de franqueamiento de 300 m (1 000 ft) por encima de todos los objetos ubicados dentro de un arco de círculo de 46 km (25 NM) de radio con centro en el punto de aproximación inicial (IAF) o, cuando no hay IAF, en el punto de referencia de aproximación intermedio (IF) delimitado por líneas rectas que unen los extremos del arco al IF. Las TAA combinadas relacionadas con un procedimiento de aproximación representarán un área de 360° alrededor del IF.

Sección 01.2.42: Altitud de presión

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

Sección 01.2.43: 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.

Sección 01.2.44: Altitud mínima de área (AMA)

La altitud mínima que ha de usarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) que permite conservar un margen de franqueamiento de obstáculos dentro de un área especificada, comúnmente formada por paralelos y meridianos.

Sección 01.2.45: Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH)

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

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

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

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

Sección 01.2.46: Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos (MOCA)

Altitud mínima para un tramo definido de vuelo que permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

Sección 01.2.47: Altitud mínima en ruta (MEA)

La altitud para un tramo en ruta que permite la recepción apropiada de las instalaciones de navegación aérea y de las comunicaciones ATS pertinentes, cumple con la estructura del espacio aéreo y permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

Sección 01.2.48: Altitud mínima de sector

La altitud más baja que puede usarse y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1 000 ft), 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

Nota: Esta definición se aplica Servicios Meteorológicos.

Sección 01.2.48.1: Altitud mínima de sector (MSA)

La altitud más baja que puede usarse y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1 000 ft), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 km (25 NM) de radio, centrado en un punto significativo, el punto de referencia de aeródromo (ARP) o el punto de referencia del helipuerto (HRP).

Nota: Esta definición se aplica a Cartas Aeronáuticas.

Sección 01.2.49: Altura

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

Sección 01.2.50: Altura elipsoidal (altura geodésica)

La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

Sección 01.2.51: Altura ortométrica

Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

Sección 01.2.52: Acuatizaje forzoso

Descenso forzoso de una aeronave en el agua.

Sección 01.2.52.1: Amaraaje Forzoso:

Descenso forzoso de una aeronave en el mar.

Sección 01.2.53: Amenaza.

Suceso o error que está fuera del control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y que debe manejarse para mantener el margen de seguridad operacional.

Sección 01.2.53.1: Amenaza

Intruso al que se debe prestar atención especial ya sea por su proximidad a la propia aeronave o porque mediciones sucesivas de distancia y altitud indican que podría estar en el curso de colisión o cuasi colisión con respecto a la propia aeronave. El tiempo de aviso de la amenaza es suficientemente breve como para justificar un RA.

Nota: esta definición es relativas al sistema anticolidión de a bordo

Sección 01.2.53.2: Amenaza posible

Intruso al que se debe prestar atención especial ya sea por su proximidad a la propia aeronave o porque mediciones sucesivas de distancia y altitud indican que podría estar en el curso de colisión o cuasicolidión respecto a la propia aeronave. El tiempo de aviso acerca de la amenaza posible es suficientemente breve como para justificar un aviso de tránsito (TA) pero no tan breve como para justificar un aviso de resolución (RA).

Sección 01.2.54: Amperio (A)

El amperio es la corriente eléctrica constante que, mantenida en dos conductores paralelos, rectilíneos de longitud infinita, de sección circular despreciable y ubicados a una distancia de 1 metro entre sí, en el vacío, produce entre estos dos conductores una fuerza igual a 2×10^{-7} newtons por metro de longitud

Sección 01.2.54.1: Amplitud del impulso

Tensión máxima de la envolvente del impulso, es decir, A en la Figura 3-1.

Sección 01.2.54.2: Amplitud de viraje

Diferencia en el rumbo definida como el rumbo respecto al suelo de la aeronave al final de un viraje menos su rumbo respecto al suelo al principio del viraje.

Sección 01.2.55: Análisis de datos de vuelo

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

Sección 01.2.55.1: Anchura de haz

Anchura del lóbulo principal de haz explorador medida en los puntos de -3 dB y determinada en unidades angulares en la dirección lobular, en el plano horizontal para función de azimut y en el plano vertical para la función elevación.

Nota: esta definición es relativa al sistema de aterrizaje por microondas (MLS)

Sección 01.2.56: Anchura de banda de aceptación efectiva

Gama de frecuencias con respecto a la que ha sido asignada, cuya recepción se consigue si se han tenido debidamente en cuenta todas las tolerancias del receptor.

Sección 01.2.56.0: Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS)

Distancia entre los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje principal.

Sección 01.2.56.1: Ángulo de trayectoria de planeo ILS.

El ángulo que forma con la horizontal la recta que representa la trayectoria de planeo media.

Sección 01.2.56.2: Ángulo de proximidad

Diferencia en los rumbos respecto al suelo de las dos aeronaves en el momento de proximidad máxima, en que 180° se define como rumbo de encuentro frontal y 0° como paralelo.

Sección 01.2.57: Apartadero de espera (Posición de espera)

Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

Sección 01.2.57.1: API interactivo (iAPI)

Sistema electrónico que, durante la presentación a la salida, transmite los elementos de datos API recopilados por el explotador de aeronaves a las autoridades públicas quienes, dentro del tiempo habitual destinado a los trámites de presentación de los pasajeros, envían al explotador un mensaje de respuesta sobre cada pasajero y/o miembro de la tripulación.

Sección 01.2.58: Aplicación.

Manipulación y procesamiento de datos en apoyo de las necesidades de los usuarios (ISO 19104)

Sección 01.2.59 Aplicación ADS

Aplicación ATN que proporciona datos ADS de la aeronave a las dependencias ATS para fines de Vigilancia

Sección 01.2.60 Aplicación AIDC

Aplicación ATN para el intercambio de información de control de tránsito aéreo (ATC) entre dependencia ATS (ATSU) a efectos de notificación y coordinación de los vuelos y para las transferencias de control, comunicaciones, datos de vigilancia y datos generales.

Sección 01.2.61 Aplicación ATIS

Aplicación FIS que presta apoyo al ATIS-D.

Sección 01.2.62 Aplicación CPDLC

Aplicación ATN que proporciona un medio de comunicación de datos ATC entre dependencias ATS de control, receptora o subsiguiente y la aeronave mediante subredes aire-tierra y tierra-tierra, en la que se observa la fraseología de la OACI empleada para las comunicaciones orales ATC vigentes.

Sección 01.2.63 Aplicación de gestión de contexto (CM)

Aplicación ATN que proporciona un servicio de conexión para la entrada inicial de la aeronave en la ATN y un directorio de todas las demás aplicaciones de enlace de datos de a bordo. También incluye funciones para transmitir direcciones entre dependencias ATS.

Nota: Gestión de contexto es también una expresión reconocida que se utiliza en la capa de presentación OSI. El uso OSI y el uso en la ATN nada tienen en común.

Sección 01.2.64 Aplicación FIS

Aplicación ATN que proporciona a las aeronaves información y avisos útiles para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Sección 01.2.65 Aplicación METAR

Aplicación FIS que presta apoyo al METAR.

Sección 01.2.66: Aprobado

Aceptado por las autoridades competentes del Estado, por ser idóneo para un fin determinado.

Sección 01.2.66.1: Aprobación

Autorización otorgada por la Autoridad de Aviación Civil:

- a) para transportar las mercancías peligrosas prohibidas en aeronaves de pasajeros o de carga, cuando en las Instrucciones Técnicas se establece que dichas mercancías pueden transportarse con una aprobación; o bien
- b) para otros fines especificados en las Instrucciones Técnicas.

Nota.— Si no hay una referencia específica en las Instrucciones Técnicas para permitir el otorgamiento de una aprobación, se puede pedir una dispensa.

Sección 01.2.66.1.1: Aprobación específica

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

Nota.— Los términos autorización, aprobación específica, aprobación y aceptación se describen en más detalle en el adjunto D.

Sección 01.2.66.2: Aproximación a un punto en el espacio (PinS)

La aproximación a un punto en el espacio se basa en el GNSS y constituye un procedimiento de aproximación diseñado para helicópteros únicamente. Esta aproximación se alinea con un punto de referencia ubicado de manera tal que puedan realizarse las maniobras de vuelo subsiguientes o una aproximación y aterrizaje con maniobra de vuelo visual en condiciones visuales adecuadas para ver y evitar obstáculos.

Sección 01.2.67: Aproximación final

Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que se inicia en el punto o referencia de aproximación final determinado 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.

Sección 01.2.67.1: Aproximación final en descenso continuo (CDFA)

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

Sección 01.2.68: Aproximaciones paralelas dependientes

Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

Sección 01.2.69: Aproximaciones paralelas independientes

Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

Sección 01.2.69.1: Aptitud para el vuelo

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

Sección 01.2.70: Área congestionada

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

Sección 01.2.71: 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 esté destinada a los helicópteros de Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.

Sección 01.2.72: Área de aterrizaje

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

Sección 01.2.73: Área de control

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Sección 01.2.74: Área de control terminal

Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Sección 01.2.74.1: Área de cobertura operacional designada (DOC)

Área en la que se proporciona un servicio particular y en la que se protegen las frecuencias asignadas al servicio.

Nota.— Esta área puede, después de establecer la coordinación adecuada para asegurar la protección de frecuencias, ampliarse a áreas fuera de las áreas de adjudicación contenidas en el Apéndice S27 del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Sección 01.2.74.2: Área de cobertura del enlace C2

Área en la cual puede recibirse el servicio de enlace C2, incluida el área donde la QoSD no cumple con la QoSR.

Sección 01.2.75: Área de deshielo/antihielo

Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de deshielo/antihielo y una parte exterior para maniobrar con dos o más unidades móviles de equipo de deshielo/antihielo.

Sección 01.2.76: Área de despegue interrumpido

Área definida en un helipuerto idónea para que los helicópteros que operen en la Clase de performance 1 completen un despegue interrumpido.

Sección 01.2.77: Área de maniobras

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

Sección 01.2.78: 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 las plataformas.

Sección 01.2.79: Área de protección

Área definida alrededor del puesto de estacionamiento dispuesta para reducir el riesgo de que se produzcan daños si el helicóptero accidentalmente sobresale del puesto de estacionamiento.

Sección 01.2.80: Área de seguridad operacional

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

Sección 01.2.81: Área de seguridad de extremo de pista (RESA)

Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

Sección 01.2.82: Área de señales

Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Sección 01.2.83: 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.

Sección 01.2.84: Área infectada (para fines de salud humana)

Áreas geográficas definidas en las que se observan la transmisión activa de enfermedades transmitidas por vectores humanos, animales o por ambos, según las notificaciones del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social o de la Organización Mundial de la Salud.

Sección 01.2.85: Arreglos de tránsito directo

Arreglos especiales, aprobados por la AAC, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado contratante, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de la AAC.

Sección 01.2.86: Ascenso en crucero

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

Sección 01.2.87: Asesor

Persona nombrada por la AAC, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

Sección 01.2.88: 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.

Sección 01.2.89: Aseguramiento de la calidad / (Garantía de calidad)

Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9000).

Sección 01.2.89.1: Asignación de frecuencia

Asignación lógica a la estación de base (BS) de la frecuencia central y de la anchura de banda del canal programadas.

Sección 01.2.90: ASHTAM NOTAM

Serie especial de NOTAM que notifica por medio de un formato específico un cambio de importancia para las operaciones de las aeronaves debido a la actividad de un volcán, una erupción volcánica o una nube de cenizas volcánicas.

Sección 01.2.91: 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.

Sección 01.2.92: Aterrizaje interrumpido

Maniobra de aterrizaje que se suspende de manera inesperada en cualquier punto por debajo de la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H).

Sección 01.2.93: Atmósfera tipo

Una atmósfera definida como sigue:

- a) el aire es un gas perfecto seco;
- b) las constantes físicas son:
 - 1) Masa molar media al nivel del mar:
 $M_0 = 28,964\ 420 \times 10^{-3} \text{ kg mol}^{-1}$
 - 2) Presión atmosférica al nivel del mar:
 $P_0 = 1\ 013,250 \text{ hPa}$
 - 3) Temperatura al nivel del mar:
 $t_0 = 15^\circ\text{C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$

- 4) Densidad atmosférica al nivel del mar:
 $\rho_0 = 1,225 \text{ 0 kg m}^{-3}$
- 5) Temperatura de fusión del hielo:
 $T_i = 273,15 \text{ K}$
- 6) Constante universal de los gases perfectos:
 $R^* = 8,314 \text{ 32 JK}^{-1}\text{mol}^{-1}$

c) los gradientes térmicos son:

Altitud geopotencial (km)		Gradiente térmico (Kelvin por kilómetro geopotencial patrón)
De	A	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Nota.— El metro geopotencial patrón vale $9,80665 \text{ m}^2 \text{ s}^{-2}$.

Sección 01.2.94: Atributo de característica
 Distintivo de una característica (ISO 19101)

Nota.— El distintivo de una característica tiene un nombre, un tipo de datos y un ámbito de valores relacionado con él.

Sección 01.2.95: Auditoría de seguridad

Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Sección 01.2.96: Autenticación

Procedimiento utilizado para asegurar la identidad de una persona, usuario o entidad de red.

Sección 01.2.97: Autoridad ATS competente.

La autoridad apropiada designada por la AAC como responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

Sección 01.2.98: Autoridad competente

- En cuanto a los vuelos sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado.

Sección 01.2.99: Eliminada

Sección 01.2.100: Autoridad de datos siguiente

El sistema de tierra así designado por la autoridad vigente de datos por conducto del cual se realiza la transferencia hacia delante de las comunicaciones y del control.

Sección 01.2.101: Autoridad de datos vigente

Sistema de tierra designado por conducto del cual se autoriza el diálogo CPDLC entre un piloto y un controlador actualmente responsable del vuelo.

Sección 01.2.102: Autoridad de registro de marca común

La autoridad que mantiene el registro no nacional o, cuando sea apropiado, la parte del mismo en la que se inscriben las aeronaves de un organismo internacional de explotación

Sección 01.2.103: Autoridad meteorológica

Autoridad que, en nombre de El Salvador, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Sección 01.2.104: Autoridad otorgadora de licencias

Autoridad, designada por la AAC, encargada del otorgamiento de licencias al personal.

Sección 01.2.105: Autoridades competentes

Dependencias o funcionarios designados por la AAC, como encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes, reglamentos y regulaciones de aviación civil salvadoreñas (RACs).

Sección 01.2.106: Autorización anticipada

Autorización otorgada a una aeronave por una dependencia de control de tránsito aéreo que no es la autoridad de control actual respecto a dicha aeronave.

Sección 01.2.107: Autorización del control de tránsito aéreo

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

Nota 1.— Por razones de comodidad, la expresión “autorización del control de tránsito aéreo” suele utilizarse en la forma abreviada de “autorización” cuando el contexto lo permite.

Nota 2.— La forma abreviada “autorización” puede ir seguida de las palabras “de rodaje”, “de despegue”, “de salida”, “en ruta”, “de aproximación” o “de aterrizaje”, para indicar la parte concreta del vuelo a que se refiere.

Sección 01.2.108: Aviación corporativa

La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Sección 01.2.109: Avión (aeroplano)

Aerodino propulsado por motor, más pesado que el aire, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Sección 01.2.110: Avión grande

Avión cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg.

Sección 01.2.111: Avión pequeño

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

Sección 01.2.112: Avión subsónico

Avión incapaz de mantener el vuelo horizontal a velocidades que excedan de Mach 1.

Sección 01.2.113: Aviónica de a bordo

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

Sección 01.2.114: Aviso de resolución (RA).

Indicación transmitida a la tripulación de vuelo recomendando:

- a) una maniobra destinada a proporcionar separación de todas las amenazas; o
- b) restricción de las maniobras con el fin de que se mantenga la separación actual.

Sección 01.2.115: Aviso de resolución (RA) correctivo

Aviso de resolución aconsejando al piloto que modifique la trayectoria de vuelo actual.

Sección 01.2.116: Aviso de resolución (RA) de ascenso

RA positivo que recomienda ascender pero no con mayor velocidad vertical de ascenso.

Sección 01.2.117: Aviso de resolución (RA) de aumento de velocidad vertical

Aviso de resolución con un nivel de intensidad que recomienda aumentar la velocidad en el plano vertical hasta un valor superior al recomendado en el previo RA de ascenso o descenso.

Sección 01.2.118: Aviso de resolución (RA) de cruce de altitud

Un aviso de resolución es de cruce de altitud si la aeronave ACAS está por lo menos a 30 m (100 ft) por debajo o por encima de la aeronave amenazada, para avisos de sentido ascendente o descendente, respectivamente.

Sección 01.2.119: Aviso de resolución (RA) de descenso

RA positivo que recomienda descender pero no con mayor velocidad vertical de descenso.

Sección 01.2.120: Aviso de resolución (RA) de inversión de sentido

Aviso de resolución que contiene una inversión de sentido.

Sección 01.2.121: Aviso de resolución (RA) de límite de velocidad en el plano vertical (VSL)

Aviso de resolución que aconseja al piloto evitar determinada gama de velocidades en el plano vertical. El aviso RA VSL puede ser correctivo o preventivo.

Sección 01.2.122: Aviso de resolución (RA) positivo

Aviso de resolución que aconseja al piloto ascender o descender (se aplica al ACAS II).

Sección 01.2.123: Aviso de resolución (RA) preventivo

Aviso de resolución que aconseja al piloto ciertas desviaciones respecto de la trayectoria de vuelo, pero que no exige modificar esa trayectoria.

Sección 01.2.124: Aviso de tránsito (TA)

Indicación dada a la tripulación de vuelo en cuanto a que un determinado intruso constituye una amenaza posible.

Sección 01.2.125: Azimut de cero grados MLS

El azimut MLS cuando el ángulo de guía decodificado es de cero grados.

Nota: esta definición es relativa al sistema de aterrizaje por microondas (MLS)

Sección 01.2.126: Azimut MLS

El lugar geométrico de los puntos de cualquier plano horizontal en el que sea constante el ángulo de guía decodificado.

Sección 01.2.127: Adquisición inicial

Proceso que inicia la formación de un nuevo rastro cuando se reciben por interrogación activa las señales espontáneas de una aeronave en Modo S de la que no hay rastro.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO III – DEFINICIONES LETRA “B”

Sección 01.3.0.1: Baja velocidad de modulación

Velocidad de modulación hasta 300 baudios, inclusive.

Sección 01.3.1: Baliza

Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

Sección 01.3.2: Barreta

Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.

Sección 01.3.3: Base de datos

Uno o varios archivos de datos estructurados de manera que pueden extraerse datos de los archivos para aplicaciones apropiadas y actualizarlos.

Nota: Esto se refiere primordialmente a los datos almacenados electrónicamente y con acceso por computadora y no a archivos de registros físicos.

Sección 01.3.3.1: Base de datos cartográficos de aeródromos (AMDB)

Colección de datos cartográficos de aeródromo organizados y presentados como un conjunto estructurado.

Sección 01.3.4: Base de operación

Lugar desde el cual se ejerce el control operacional.

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

Sección 01.3.5: Becquerel (Bq)

La actividad de un radionúclido que sufre una transición nuclear espontánea por segundo.

Sección 01.3.5.1: Bloque de datos de mensaje pseudoaleatorio

En varios requisitos UAT se declara que la performance se ensayará utilizando bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios. Los bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios deberían poseer propiedades estadísticas que sean casi indistinguibles de las de una selección de bits verdaderamente aleatoria. Por ejemplo, cada bit debería tener probabilidades (casi) iguales de ser un UNO o un CERO, independientemente de sus bits inmediatos. Debería haber gran número de tales bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios para cada tipo de mensaje (ADS-B básico, ADS-B largo o enlace ascendente terrestre) para proporcionar suficientes datos independientes para las mediciones estadísticas de la performance. Véase la Sección 2.3 de la Parte I del Manual del transceptor de acceso universal (UAT) (Doc 9861) para obtener un ejemplo del modo de proporcionar bloques de datos de mensajes pseudoaleatorios adecuados.

Sección 01.3.6: Boletín de información previa al vuelo (PIB)

Forma de presentar información NOTAM vigente, preparada antes del vuelo, que sea de importancia para las operaciones.

Sección 01.3.7: Boletín meteorológico

Texto que contiene información meteorológica precedida de un encabezamiento adecuado.

Sección 01.3.8: Brigada de búsqueda y salvamento

Unidad compuesta por personal competente y dotada de equipo apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y salvamento de aeronaves siniestradas

Sección 01.3.9: Bulto

El producto final de la operación de empacado, que comprende el embalaje en sí y su contenido preparado en forma idónea para el transporte.

Sección 01.3.10: Búsqueda

Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal e instalaciones disponibles para localizar a personas en peligro.

Sección 01.3.11: Búsqueda

Condición que existe cuando el interrogador del DME intenta adquirir del transpondedor seleccionado, y enganchar, la respuesta a sus propias interrogaciones.

Nota: esta definición es relativa para el equipo radiotelemétrico UHF (DME)

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO IV – DEFINICIONES LETRA “C”

Sección 01.4.1: Calendario

Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108).

Sección 01.4.2: Calendario gregoriano

Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que al calendario juliano (ISO 19108).

Nota.— En el calendario gregoriano, los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.

Sección 01.4.3: Calidad

Grado en que el conjunto de características inherentes cumple con los requisitos (ISO 9000*).

Nota 1.— El término “calidad” puede utilizarse con adjetivos tales como pobre, buena o excelente.

Nota 2.— “Inherente”, en contraposición a “asignado”, significa que existe en algo, especialmente como una característica permanente.

Sección 01.4.3.1: Calidad de servicio (QQS)

Información correspondiente a las características de transferencia de datos utilizados por los diversos protocolos de comunicaciones para desempeñar los diversos niveles de ejecución destinados a los usuarios de la red.

Sección 01.4.3.1: Calidad de servicio (QoS). Todas las características de cualquier entidad que influyen en su capacidad para satisfacer las necesidades declaradas e implícitas.

Sección 01.4.3.2: Calidad del servicio experimentado (QoSE). Declaración en la que se señala la QoS que el piloto o pilota a distancia estima haber recibido.

Sección 01.4.3.3: Calidad del servicio prestado (QoSD). Declaración de la QoS que el C2CSP alcanza o presta al explotador del RPAS.

Sección 01.4.3.4: Calidad del servicio requerido (QoSR). Declaración de los requisitos de QoS del explotador al C2CSP.

Nota: La QoSR puede expresarse en términos descriptivos (criterios) enumerados en orden prioritario, con los valores de performance preferidos para cada criterio. El C2CSP seguidamente traduce estos criterios en parámetros y mediciones pertinentes para el servicio.

Sección 01.4.4: Calidad de los datos

Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e, integridad (o nivel de aseguramiento equivalente), trazabilidad, puntualidad, completitud y formato.

Sección 01.4.4.1: 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.

Sección 01.4.5: 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. (Ver [Sección 01.4.4.1](#))
- b) Calle de rodaje en la plataforma. (Ver [Sección 01.4.6.1](#))
- c) Calle de salida rápida. (Ver [Sección 01.4.7.1](#))

Sección 01.4.6: Eliminada

Sección 01.4.6.1: 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.

Sección 01.4.7: Calle de rodaje para helicópteros

Trayectoria definida en un helipuerto destinada al movimiento en tierra de helicópteros y que puede combinarse con una ruta de rodaje aéreo para permitir el rodaje en tierra y aéreo.

Sección 01.4.7.1: 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.

Sección 01.4.8: Campo de mensaje

Parte asignada de un mensaje que contiene elementos de datos especificados.

Sección 01.4.8.1: Canal de exactitud normal (CSA)

Nivel especificado de la exactitud en cuanto a posición, velocidad y tiempo de que dispone continuamente en todo el mundo cualquier usuario del GLONASS.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.4.9: Canal de frecuencias

Porción continua del espectro de frecuencias, apropiada para la transmisión en que se utiliza un tipo determinado de emisión.

Sección 01.4.9.1: Canal de señalización global (GSC)

Un canal disponible a escala mundial que permite el control de las comunicaciones.

Sección 01.4.10: Canal meteorológico operacional

Canal del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio de información meteorológica aeronáutica.

Sección 01.4.11: Candela (cd)

Es la intensidad luminosa, en dirección perpendicular, de una superficie de 1/600,000 metro cuadrado de un cuerpo negro, a la temperatura de solidificación del platino, a la presión de 101,325 newtons por metro cuadrado.

Sección 01.4.12: Capacidad declarada

Medida de la capacidad del sistema ATC o cualquiera de sus subsistemas o puestos de trabajo para proporcionar servicio a las aeronaves durante el desarrollo de las actividades normales. Se expresa como el número de aeronaves que entran a una porción concreta del espacio aéreo en un período determinado, teniendo debidamente en cuenta las condiciones meteorológicas, la configuración de la dependencia ATC, su personal y equipo disponible, y cualquier otro factor que pueda afectar al volumen de trabajo del controlador responsable del espacio aéreo.

Sección 01.4.12.0: Capacidad máxima de asientos para pasajeros.

El número máximo certificado de pasajeros para el diseño de tipo del avión.

Sección 01.4.12.1: Capacidad de iniciación de enlace de datos (DLIC)

Aplicación de enlace de datos que proporciona la función de intercambiar las direcciones, nombres y números de versión que sean necesarios para iniciar aplicaciones de enlace de datos (véase el Doc 4444).

Sección 01.4.12.2: Capa de enlace

La capa situada inmediatamente por encima de la capa física en el Modelo de protocolo para interconexión de sistemas abiertos. Proporciona la transferencia fiable de información por el medio físico. Se subdivide en subcapa de enlace de datos y en subcapa de control de acceso al medio.

Sección 01.4.12.3: Capa de subred

Capa que establece, administra y da por terminadas las conexiones por una subred.

Sección 01.4.12.4: Capa física

Capa de nivel más bajo en el modelo de protocolo para interconexión de sistemas abiertos. La capa física atiende a la transmisión de información binaria por el medio físico (p. ej., radio VHF).

Sección 01.4.12.5: Capa de altitud

Cada encuentro se atribuye a una de las seis capas de altitud siguientes:

Capa	1	2	3	4	5	6
desde		2 300 ft	5 000 ft	10 000 ft	20 000 ft	41 000 ft
hasta	2 300 ft	5 000 ft	10 000 ft	20 000 ft	41 000 ft	

La capa de altitud de un encuentro está determinada por la altitud media de las dos aeronaves en el momento de proximidad máxima.

Nota.— Para definir la performance de la lógica anticolidión, no es necesario especificar la base física de la medición de altitud ni la relación entre altitud y el nivel del suelo.

Sección 01.4.13: Característica

Abstracción de fenómenos del mundo real (ISO 19101).

Sección 01.4.14: Carga

Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Nota: esta definición se aplica a seguridad.

Sección 01.4.14.0: Carga

Todos los bienes que se transporten en una RPA, excepto el correo.

Nota 1.— Esta definición difiere de la definición de "carga" que se encuentra en el Anexo 9 — Facilitación.

Nota 2.— El COMAT que cumple con los criterios de clasificación de las mercancías peligrosas y que se transporta de conformidad con la Parte 1;2.2.2, Parte 1;2.2.3 o Parte 1;2.2.4 de las Instrucciones Técnicas se considera "carga" (p.ej., partes de aeronave como generadores de oxígeno, unidades de control de combustible, extinguidores de incendio, aceites, lubricantes y productos de limpieza).

Sección 01.4.14.1: Carga

Cualquier bien transportado a bordo de una aeronave distinto del correo y del equipaje acompañado o extraviado.

Sección 01.4.15: Carga (de bienes)

Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo.

Nota 1.— Esta definición difiere de la definición de "carga" que figura en el Anexo

Nota 2.— Los COMAT que reúnen los criterios de clasificación de mercancías peligrosas y que se transportan con arreglo a la Parte 1;2.2.2 o la Parte 1;2.2.3 o la Parte 1;2.2.4 de las Instrucciones Técnicas se consideran "carga" (p. ej., piezas de aeronave como baterías de ion litio, baterías de metal litio, generadores de oxígeno químicos, unidades de control de combustible, extintores de incendio, aceites, lubricantes y productos de limpieza).

Sección 01.4.16: Carga de rotura

La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.

Sección 01.4.16.1: Carga o correo de alto riesgo

Carga o correo que, según información de inteligencia específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha

Sección 01.4.16.2: Carga y correo de transbordo

La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la que llegaron.

Sección 01.4.17: Cargas límites

Cargas máximas que se supone se presentan en las condiciones previstas de utilización.

Sección 01.4.18: Carta aeronáutica

Representación de una porción de la Tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

Sección 01.4.19: Categoría A

Con respecto a los helicópteros, significa un helicóptero multimotor diseñado con las características de aislamiento de los motores y sistemas especificadas en la Parte IVB, apto para ser utilizado en operaciones en que se usen datos de despegue y aterrizaje anotados bajo el concepto de falla de motor crítico que aseguren un área de superficie designada suficiente y capacidad de performance suficiente para continuar el vuelo seguro o un despegue abortado seguro.

Sección 01.4.20: Categoría B

Con respecto a los helicópteros, significa un helicóptero monomotor o multimotor que no cumpla con las normas de la Categoría A. Los helicópteros de la Categoría B no tienen capacidad garantizada para continuar el vuelo seguro en caso de falla de un motor y se presume un aterrizaje forzoso.

Sección 01.4.22: Causas

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Sección 01.4.23: Centro coordinador de salvamento (RCC)

Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Sección 01.4.24: Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC)

Centro coordinador de salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticas como marítimas.

Sección 01.4.25: Centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC)

Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, centros de control de área, centros de información de vuelo, centros mundiales de pronósticos de área, y bancos internacionales de datos OPMET, información de asesoramiento sobre la extensión lateral y vertical y el movimiento pronosticado de las cenizas volcánicas en la atmósfera.

Sección 01.4.26: Centro de avisos de ciclones tropicales (TCAC)

Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, a los centros mundiales de pronósticos de área y a los bancos internacionales de datos OPMET información de asesoramiento sobre la posición, la dirección y la velocidad de movimiento pronosticadas, la presión central y el viento máximo en la superficie de los ciclones tropicales.

Sección 01.4.27: Centro de comunicaciones

Estación fija aeronáutica que retransmite tráfico de telecomunicaciones de otras (o a otras) estaciones fijas aeronáuticas conectadas directamente con ella.

Sección 01.4.28: Centro de comunicaciones AFTN

Estación de la AFTN cuya función primaria es la retransmisión de tráfico AFTN de otras (o a otras) estaciones AFTN conectadas con ella.

Sección 01.4.29: Centro de control de área

Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Sección 01.4.30: Centro de información de vuelo

Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta

Sección 01.4.30.1: Centro de haz

Punto medio entre los dos puntos de -3 dB en los bordes anterior y posterior del lóbulo del haz explorador.

Sección 01.4.30.2: Centro meteorología espacial (SWXC)

Centro designado para vigilar y proporcionar información de asesoramiento sobre fenómenos meteorológicos espaciales que afectan las radiocomunicaciones de alta frecuencia, las comunicaciones por satélite y los sistemas de navegación y vigilancia basados en el GNSS y/o representan un riesgo de radiación para los ocupantes de la aeronave.

Nota.— Un centro de meteorología espacial se designa como mundial y/o regional.

Sección 01.4.31: Centro mundial de pronósticos de área (WAFIC)

Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos del tiempo significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados mediante medios apropiados como parte del servicio fijo aeronáutico.

Sección 01.4.32: Certificación

Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Sección 01.4.33: Certificado de aeródromo

Certificado otorgado por la autoridad competente de conformidad con las normas aplicables a la explotación de aeródromos

Sección 01.4.33.1: Certificado de Aeronavegabilidad:

Documento oficial otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, que acredita que una aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.

Nota: Definición de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley Orgánica de Aviación Civil de El Salvador.

Sección 01.4.34: Certificado de explotador de servicios aéreos (Certificado de operador)

Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Sección 01.4.34.0: Certificado de explotador de RPAS (ROC). Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de RPAS.

Sección 01.4.34.1: Certificado de Operación

Documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, mediante el cual se autoriza la operación de las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, de las escuelas aeronáuticas y de los aeropuertos, de conformidad con las condiciones, términos y limitaciones en él establecidas.

Nota: Definición de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley Orgánica de Aviación Civil de El Salvador.

Sección 01.4.34.2: Certificado de Matrícula:

Documento otorgado por la Autoridad de Aviación Civil, que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave.

Nota: Definición de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley Orgánica de Aviación Civil de El Salvador.

Sección 01.4.35: Certificado de tipo

Documento expedido, para definir el diseño de un tipo de aeronave y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad establecidos.

Sección 01.4.35.0: Certificado de tipo. Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Nota 1.— En algunos Estados contratantes puede expedirse un documento equivalente al certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

Nota 2.— En algunos Estados contratantes el certificado de tipo también puede certificar que el diseño cumple los requisitos de emisiones de motores de aeronaves apropiados para ese Estado.

Nota 3— Puede expedirse un documento equivalente al certificado de tipo para un tipo de estación de pilotaje a distancia

Sección 01.4.36: Certificación de la aeronavegabilidad

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

Sección 01.4.36.1: Ciclo

El término “ciclo” se utiliza en este capítulo para denotar un paso completo por la secuencia de funciones ejecutadas por el ACAS II o ACAS III y es nominalmente de un segundo.

Sección 01.4.37: Ciclón tropical

Término genérico que designa un ciclón de escala sinóptica no frontal que se origina sobre las aguas tropicales o subtropicales y presenta una convección organizada y una circulación ciclónica caracterizada por el viento en la superficie.

Sección 01.4.37.1: Cierre

Orden procedente del interrogador en Modo S por la que se termina una transacción de comunicación de capa de enlace en Modo S.

Sección 01.4.38: Cinta de teletipo

Cinta en la cual se registran señales en código arrítmico de 5 unidades, mediante perforaciones (Chad Type) o semiperforaciones (Chadles Type) para su transmisión por circuitos de teletipo.

Sección 01.4.39: Circuito de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas

Circuito que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

Sección 01.4.40: Circuito fijo aeronáutico

Circuito que forma parte del servicio fijo aeronáutico (AFS).

Sección 01.4.41: Circuito oral directo ATS

Circuito telefónico del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio directo de información entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

Sección 01.4.43: Circular de información aeronáutica (AIC)

Aviso que contiene información que no requiere la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en las AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

Sección 01.4.43.1: Círculo de posicionamiento para toma de contacto (TDPC)

Señal de posicionamiento para toma de contacto (TDPM) que tiene forma de círculo y se usa para el posicionamiento omnidireccional en la TLOF.

Sección 01.4.44.1: Clase de encuentro

Los encuentros se clasifican teniendo en cuenta si las aeronaves están en transición o no al principio o fin de la ventana de encuentro y si se trata o no de un encuentro de cruce.

Sección 01.4.45: 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.

Nota.— El espacio aéreo ATS se clasifica en Clases A a G.

Sección 01.4.45.1: Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad

La clasificación que se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados.

Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- a) Datos ordinarios (Ver [Sección 01.5.2.4](#))
- b) Datos esenciales (Ver [Sección 01.5.2.3](#))
- c) Datos críticos (Ver [Sección 01.5.2.2](#))

Sección 01.4.45.1.1: Clave de estado de la pista (RWYCC).

Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

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

Sección 01.4.45.2: Código Golay ampliado

Código de corrección de errores capaz de corregir múltiples errores de bits.

Sección 01.4.45.3: Código Reed-Solomon

Código de corrección de errores capaz de corregir errores de símbolos. Puesto que los errores de símbolos son colecciones de bits, estos códigos proporcionan funciones buenas de corrección de errores de ráfagas.

Sección 01.4.45.3.1: Código turbo convolucional (CTC). Tipo de código de corrección de errores sin canal de retorno (FEC).

Sección 01.4.45.4: Código del impulso

Método para distinguir entre los modos W, X, Y y Z y entre los modos FA e IA

Sección 01.4.46: Coeficiente de seguridad

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

Sección 01.4.47: Coeficiente de utilización

El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista o sistema de pistas no está limitado por la componente transversal del viento.

Nota.— Componente transversal del viento significa la componente del viento en la superficie que es perpendicular al eje de la pista.

Sección 01.4.48: Colación

Procedimiento por el que la estación receptora repite un mensaje recibido o una parte apropiada del mismo a la estación transmisora con el fin de obtener confirmación de que la recepción ha sido correcta.

Sección 01.4.48.1: Conmutación.

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

Sección 01.4.48.1: COMAT

Material del operador transportado en una aeronave del operador para sus propios fines.

Sección 01.4.48.0: COMAT

Material de la compañía – Piezas y suministros de una empresa aérea transportados en una de sus aeronaves para fines propios del explotador.

Sección 01.4.48.2: Combustible crítico para EDTO

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

Nota.— En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc 10085) se proporciona orientación sobre los escenarios de combustible crítico para EDTO

Sección 01.4.48.3: Com-A

Interrogación de 112 bits que contiene el campo de mensaje MA de 56 bits. Este campo es utilizado por el mensaje de longitud normal (SLM) en enlace ascendente y por los protocolos de radiodifusión.

Sección 01.4.48.4: Com-B

Respuesta de 112 bits que contiene el campo MB de 56 bits. Este campo es utilizado por el mensaje de longitud normal (SLM) en enlace descendente, y por los protocolos iniciados en tierra y de radiodifusión.

Sección 01.4.48.5: Com-B iniciado en tierra (GICB)

El protocolo Com-B iniciado desde tierra permite al interrogador extraer respuestas Com-B que contienen datos de una fuente definida del campo MB.

Sección 01.4.48.6: Com-C

Interrogación de 112 bits que contiene el campo de mensaje MC de 80 bits. Este campo es utilizado por el protocolo de mensaje de longitud ampliada (ELM) en enlace ascendente.

Sección 01.4.48.7: Com-D

Respuesta de 112 bits que contiene el campo de mensaje MD de 80 bits. Este campo es utilizado por el protocolo de mensaje de longitud ampliada (ELM) en enlace descendente.

Sección 01.4.49: Comodidades para los pasajeros

Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

Sección 01.4.49.0: Competencia

Dimensión de la actuación humana que se utiliza para predecir de manera fiable un buen desempeño en el trabajo. Una competencia se manifiesta y se observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes pertinentes para llevar a cabo actividades o tareas bajo condiciones especificadas.

Sección 01.4.49.1: Completitud de los datos

Grado de confianza de que los datos que se proporcionan son todos los necesarios para su uso previsto.

Sección 01.4.49.2: Comportamiento observable (OB)

Determinada conducta relacionada con una función que puede observarse. Puede ser o no ser mensurable.

Sección 01.4.50: Comunicación aeronáutica administrativa

Comunicaciones necesarias para el intercambio de mensajes aeronáuticos administrativos. Es decir, comunicación utilizada por las empresas operadoras aeronáuticas para los aspectos comerciales de operación de sus vuelos y servicios de transporte. Esta comunicación se utiliza con diversos fines, tales como vuelos y transportes terrestres, reservas, despliegue de tripulaciones y aeronaves o cualesquiera otros fines logísticos que permitan mantener o mejorar la eficiencia de operación global de los vuelos.

Sección 01.4.51: Comunicación aeroterrestre

Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

Sección 01.4.51.1: Comunicación basado en la performance (PBC)

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

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

Sección 01.4.51.02: Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)

Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Sección 01.4.52: Comunicación de aire a tierra

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

Sección 01.4.52.1: Comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC)

Intercambio automatizado de datos entre dependencias de servicios de tránsito aéreo en apoyo de la notificación y coordinación de vuelos, así como de la transferencia de control y de comunicación.

Sección 01.4.54: Comunicación de tierra a aire

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

Sección 01.4.55: Comunicación interpiloto aire-aire

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

Sección 01.4.56: Comunicaciones “en conferencia”

Instalaciones de comunicaciones por las que se pueden llevar a cabo comunicaciones orales directas entre tres o más lugares simultáneamente.

Sección 01.4.59: Comunicaciones del control de operaciones

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

Nota.— Tales comunicaciones son normalmente necesarias para el intercambio de mensajes entre las aeronaves y las empresas operadoras de aeronaves.

Sección 01.4.61: Comunicaciones fuera de red

Comunicaciones radiotelefónicas efectuadas por una estación del servicio móvil aeronáutico, distintas de las realizadas como parte de la red radiotelefónica.

Sección 01.4.62: Comunicaciones impresas

Comunicaciones que facilitan automáticamente en cada una de las terminales de un circuito una constancia impresa de todos los mensajes que pasan por dicho circuito.

Sección 01.4.63: Comunicaciones por enlace de datos

Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

Sección 01.4.64: Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)

Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Sección 01.4.65.1: Complemento de aviso de resolución (RAC)

Información proporcionada en interrogación en Modo S por el propio ACAS a otro para asegurarse de que las maniobras de ambas aeronaves son compatibles, restringiéndose la opción de maniobras del ACAS que recibe el RAC.

Sección 01.4.66: Condición de aeronavegabilidad

Estado de una aeronave, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

Sección 01.4.66.0: Condiciones óptimas

Las combinaciones de altitud y velocidad aerodinámica, dentro de la envolvente operacional aprobada que se define en el manual de vuelo del avión, que proporciona el más alto valor del alcance específico para cada masa de referencia para aviones.

Sección 01.4.66.1: Condiciones

Todo elemento que puede condicionar un entorno concreto en el que se demostrará la actuación.

Sección 01.4.67: Condiciones de utilización previstas

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

- a) las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y
- b) las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Sección 01.4.68: Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC)

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

Sección 01.4.69: Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)

Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Sección 01.4.69.1: Conexión

Asociación lógica entre entidades de nivel par en un sistema de comunicaciones.

Sección 01.4.69.2: Conexión de subred

Asociación a largo plazo entre una DTE de aeronave y una DTE de tierra mediante llamadas virtuales sucesivas para mantener el contexto en el transcurso de las transferencias de enlace.

Sección 01.4.70: Configuración (aplicada al avión)

Combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que influyan en las características aerodinámicas del avión.

Sección 01.4.71: Conformidad de mantenimiento

Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, bien sea de conformidad con los datos aprobados y los procedimientos descritos en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento o según un sistema equivalente.

Sección 01.4.71.1: Conformidad de mantenimiento

Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad. Los requisitos de aeronavegabilidad

Sección 01.4.71: Conformidad de mantenimiento

Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

Sección 01.4.72: Conjunto de datos

Colección determinada de datos (ISO 19101).

Sección 01.4.72.1: Constelaciones principales de satélites

Las constelaciones principales de satélites son el GPS, GLONASS, el Galileo y el BDS.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.4.73: Construcciones

Todas las características artificiales construidas sobre la superficie de la Tierra, como ciudades, ferrocarriles y canales.

Sección 01.4.74: Consulta

Discusión con un meteorólogo o con otra persona cualificada sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas relativas a las operaciones de vuelo; la discusión incluye respuestas a preguntas.

Sección 01.4.74.1: Continuidad de servicio del ILS

Propiedad relacionada con la escasa frecuencia de interrupciones de la señal radiada. El nivel de continuidad de servicio del localizador o de la trayectoria de planeo se expresa en función de la probabilidad de que no se pierdan las señales de guía radiadas.

Sección 01.4.75: Control fronterizo automatizado (ABC)

Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el token, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el token, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

Sección 01.4.75.1: Control de acceso al medio (MAC)

Subcapa que capta el trayecto de datos y controla el movimiento de bits por el trayecto de datos.

Sección 01.4.76: Control de calidad

Parte de la gestión de la calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de calidad (ISO 9000, "Sistemas de gestión de calidad — Conceptos y vocabulario").

Sección 01.4.77: Control de estupefacientes

Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Sección 01.4.78: Control de inmigración

Medidas adoptadas por el Estado Salvadoreño para controlar la entrada, el tránsito y la salida del territorio nacional de las personas que viajan por vía aérea.

Sección 01.4.79: Control de las operaciones aeronáuticas (AOC)

Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo por razones de seguridad operacional, regularidad y eficiencia.

Sección 01.4.80: Control de operaciones

La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad operacional de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

Sección 01.4.81: Control de seguridad

Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Sección 01.4.82: Controlador de tránsito aéreo habilitado

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

Sección 01.4.83: Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad)

La resolución tomada por la AAC, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo propio.

Sección 01.4.84: Convalidación (de una licencia)

Medida tomada por la AAC, mediante la cual, en vez de otorgar una licencia salvadoreña, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.

Sección 01.4.84.1: Coordinador SAR.

Funcionario de un Estado y miembro del COBUSA designado para la coordinación de actividades relativas a búsqueda y salvamento.

Sección 01.4.84.2: Coordinación

Proceso por el cual dos aeronaves dotadas de ACAS seleccionan avisos de resolución (RA) compatibles mediante el intercambio de complementos de aviso de resolución (RAC).

Sección 01.4.85: Copiloto

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

Sección 01.4.85: Copiloto a distancia

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

Sección 01.4.85: Copiloto/a a distancia.

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

Sección 01.4.86: Corrección de errores sin canal de retorno (FEC)

Proceso que consiste en añadir información redundante a la señal transmitida de manera que sea posible corregir, en el receptor, los errores en que se haya incurrido durante la transmisión.

Sección 01.4.87: Correo

Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Sección 01.4.87.1: Crédito

Reconocimiento de medios alternativos o de calificaciones previas.

Sección 01.4.87.1.1: Crédito operacional

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

Sección 01.4.87.2: Criterios de actuación

Enunciados que se utilizan para evaluar si se han alcanzado los niveles requeridos de actuación respecto de una competencia. Un criterio de actuación abarca un comportamiento observable, una o varias condiciones y una norma de competencia.

Sección 01.4.88: Cubierta de copas

Suelo desnudo más la altura de la vegetación.

Sección 01.4.88.1: Cuarentena.

Restricción de las actividades y/o separación de los demás de personas que no están enfermas, pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, dispositivos de transporte o mercancías que generan sospecha, de forma de prevenir la posible propagación de la infección o contaminación.

Sección 01.4.89: Culombio (Coulomb) (C)

La cantidad de electricidad transportada en 1 segundo por una corriente de 1 amperio.

Sección 01.4.89.1: Cultura de la seguridad

Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.

Sección 01.4.90: Curva de nivel

Línea en un mapa o carta que conecta puntos de igual elevación.

CAPITULO V – DEFINICIONES LETRA “D”

Sección 01.5.0: D

Máxima dimensión total del helicóptero cuando los rotores están girando medida a partir de la posición más adelantada del plano de trayectoria del extremo del rotor principal a la posición más atrasada del plano de trayectoria del extremo del rotor de cola o estructura del helicóptero.

Sección 01.5.0.0: D de diseño.

La dimensión D del helicóptero de diseño.

Sección 01.5.0.1: DDM — Diferencias de profundidad de modulación

Porcentaje de profundidad de modulación de la señal mayor, menos el porcentaje de profundidad de modulación de la señal menor, dividido por 100.

Sección 01.5.1: Daño de fuente discreta

Daño estructural del avión que probablemente sea resultado de un choque con un ave, una avería no contenida de álabe de la soplante, una avería de motor no contenida, una avería no contenida de un mecanismo giratorio de alta energía o causas semejantes.

Sección 01.5.1.1: Datos auxiliares

Datos transmitidos, además de los datos básicos, que proporcionan información sobre el emplazamiento del equipo terrestre para mejorar los cálculos de a bordo sobre la posición y otra información suplementaria.

Nota: esta definición es relativa al sistema de aterrizaje por microondas (MLS)

Sección 01.5.1.2: Datos básicos

Datos transmitidos por el equipo terrestre, relacionados directamente con la operación del sistema de guía para el aterrizaje.

Nota: esta definición es relativa al sistema de aterrizaje por microondas (MLS)

Sección 01.5.2: Datos aeronáuticos

Representación de hechos, conceptos o instrucciones aeronáuticos de manera formalizada que permita que se comuniquen, interpreten o procesen.

Sección 01.5.2.1: Datos cartográficos de aeródromo (AMD)

Datos recopilados con el propósito de compilar información cartográfica de los aeródromos.

Nota.— Los datos cartográficos de aeródromo se recopilan para diversos fines, por ejemplo, para mejorar la conciencia situacional del usuario, las operaciones de navegación en la superficie y las actividades de instrucción, elaboración de mapas y planificación.

Sección 01.5.2.2: Datos críticos

Alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

Sección 01.5.2.2.1: Datos sobre seguridad operacional.

Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Nota.— Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros, lo siguiente:

- a) investigaciones de accidentes o incidentes;
- b) notificaciones de seguridad operacional;
- c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- d) supervisión de la eficiencia operacional;
- e) inspecciones, auditorías, constataciones; o
- f) estudios y exámenes de seguridad operacional.

Sección 01.5.2.3: Datos esenciales

Baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

Sección 01.5.2.4: Datos ordinarios

Muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

Sección 01.5.3: Datos reticulares en forma digital

Datos meteorológicos tratados por computadora, correspondientes a un conjunto de puntos de un mapa, espaciados regularmente entre sí, para su transmisión desde una computadora meteorológica a otra computadora en forma de clave adecuada para uso en sistemas automáticos.

Nota.— En la mayoría de los casos, estos datos se transmiten por canales de telecomunicaciones de mediana o alta velocidad.

Sección 01.5.4: De extremo a extremo

Pertenciente o relativo a un trayecto completo de comunicaciones, ordinariamente desde (1) la interfaz entre la fuente de información y el sistema de comunicaciones en el extremo de transmisión hasta (2) la interfaz entre el sistema de comunicaciones y el usuario o procesador de la información, o la aplicación en el extremo de recepción.

Sección 01.5.5: Declarante

Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

Sección 01.5.6: Declinación de la estación

Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

Sección 01.5.7: Declinación magnética

Diferencia angular entre el norte geográfico y el norte magnético.

Nota.— El valor dado indica si la diferencia angular está al este o al oeste del norte geográfico.

Sección 01.5.8: Densidad de tránsito de aeródromo.

- a) Reducida. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.
- b) Media. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista, o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.

- c) Intensa. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

Nota 1.— El número de movimientos durante la hora punta media es la media aritmética del año del número de movimientos durante la hora punta diaria

Nota 2.— Tanto los despegues como los aterrizajes constituyen un movimiento.

Sección 01.5.9: Dependencia aceptante

Dependencia de control de tránsito aéreo que va a hacerse cargo del control de una aeronave.

Sección 01.5.10 Dependencia ATS (ATSU)

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.

Sección 01.5.11: Dependencia 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.

Sección 01.5.12: Dependencia de control de tránsito aéreo

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

Sección 01.5.13: Dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento

Expresión genérica que significa, según el caso, centro coordinador de salvamento, subcentro de salvamento o puesto de alerta.

Sección 01.5.14: 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.

Sección 01.5.15: Dependencia transferidora

Dependencia de control de tránsito aéreo que está en vías de transferir la responsabilidad por el suministro de servicio de control de tránsito aéreo a una aeronave, a la dependencia de control de tránsito aéreo que le sigue a lo largo de la ruta de vuelo.

Sección 01.5.16: Derechos e impuestos a la importación

Derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados al importar mercancías o en relación con dicha importación. No se incluyen los cargos cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados ni los percibidos por la aduana en nombre de otra administración nacional.

Sección 01.5.17: Derrota (Rumbo)

La 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).

Sección 01.5.18: Descarga

Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

Sección 01.5.19: Desinfección

Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano o animal, dentro o en la superficie de las partes afectadas de una aeronave, equipaje, carga, mercancías o de los contenedores, según corresponda, mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

Sección 01.5.20: Desembarque

Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Sección 01.5.21: Desinsectación

Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos en aeronaves, equipaje, carga, contenedores, mercancías o paquetes postales.

Sección 01.5.22: Despacho de mercancías

Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.

Sección 01.5.23: Desviación Doppler

Desviación de frecuencia observada en un receptor debido al movimiento relativo de transmisor y receptor.

Sección 01.5.23.1: Detectar y evitar

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

Sección 01.5.23.2: Detectar y evitar

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

Sección 01.5.24: DETRESFA

Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

Sección 01.5.25: Dictamen médico acreditado

La conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la AAC para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

Sección 01.5.25.1: Diferencia en el tiempo de llegada (TDOA)

La diferencia de tiempo relativo de una señal de transpondedor procedente de la misma aeronave (o vehículo terrestre) que se recibe en diferentes receptores.

Sección 01.5.26: Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI)

Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

Sección 01.5.27: Dirección de aeronave

Combinación única de 24 bits que puede asignarse a una aeronave para fines de las comunicaciones aeroterrestres, la navegación y la vigilancia.

Nota.— Los transpondedores SSR en Modo S transmiten señales espontáneas ampliadas para hacer posible la radiodifusión de posiciones obtenidas de la aeronave con fines de vigilancia. La radiodifusión de este tipo de información constituye una forma de vigilancia dependiente automática (ADS) denominada ADS-radiodifusión (ADS-B).

Sección 01.5.27.1: Dirección de conexión

Código específico que se utiliza para establecer la conexión del enlace de datos con la dependencia ATS.

Sección 01.5.28: Dirigible

Aeróstato propulsado por motor.

Nota.— esta definición se refiere a marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves.

Sección 01.5.28.1: Dirigible

Aeronave de motor más liviana que el aire.

Sección 01.5.28.2: Diseño de tipo

El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

Sección 01.5.28.3: Diseño de tipo. El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

Sección 01.5.29: Dispensa

Toda autorización, que no sea una aprobación, otorgada por la autoridad nacional que corresponda, que exime de lo previsto en los anexos, Instrucciones Técnicas, Reglamento o Regulación.

Sección 01.5.30: Dispositivo de instrucción para simulación 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 (Ver [Sección 01.19.51](#))
- b) Entrenador para procedimientos de vuelo (Ver [Sección 01.6.23](#))
- c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos (Ver [Sección 01.6.22](#))

Nota.— En el caso de RPAS, la RPS equivale al "puesto de pilotaje" y puede no ser específica del tipo de RPA utilizada.

Sección 01.5.31: Dispositivo de carga unitarizada

Toda variedad de contenedor de carga, contenedor de aeronave, paleta de aeronave con red o paleta de aeronave con red sobre un iglú.

Nota.— No se incluyen en esta definición los sobre-embalajes.

Sección 01.5.32: Distancia disponible de aceleración-parada (ASDA)

La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada, de proporcionarse.

Sección 01.5.33: Distancia de aterrizaje disponible (LDA)

La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

Sección 01.5.34: Distancia de aterrizaje disponible (Helicópteros) (LDAH)

La longitud del área de aproximación final y de despegue más cualquier área adicional que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen la maniobra de aterrizaje a partir de una determinada altura.

Sección 01.5.35: Distancia de despegue disponible (TODA)

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

Sección 01.5.36: Distancia de despegue disponible (TODAH)

La longitud del área de aproximación final y de despegue más la longitud de la zona libre de obstáculos para helicópteros (si existiera), que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen el despegue.

Sección 01.5.37: Distancia de despegue interrumpido disponible (RTODAH)

La longitud del área de aproximación final y de despegue que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros de Clase de performance 1 complete un despegue interrumpido.

Sección 01.5.38: Distancia geodésica

La distancia más corta entre dos puntos cualesquiera de una superficie elipsoidal definida matemáticamente

Sección 01.5.38.1: Distancia horizontal de cuasicolisión (hmd)

Separación horizontal mínima observada en un encuentro.

Sección 01.5.38.2: Distancia vertical de cuasicolisión (vmd)

Conceptualmente, la separación vertical en la proximidad máxima. Para los encuentros que figuran en el modelo de encuentro normalizado, se establece mediante la construcción de la separación vertical en el punto de proximidad máxima tca.

Sección 01.5.39: Distancias declaradas.

- a) Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- b) Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- c) Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.
- d) Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

Sección 01.5.40: Distancias declaradas — helipuertos

- a) Distancia de despegue disponible (TODAH). La longitud de la FATO más la longitud de la zona libre de obstáculos para helicópteros (si existiera), que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen el despegue.

- b) Distancia de despegue interrumpido disponible (RTODAH). La longitud de la FATO que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros que operen en la Clase de performance 1 completen un despegue interrumpido.
- c) Distancia de aterrizaje disponible (LDAH). La longitud de la FATO más cualquier área adicional que se ha declarado disponible y adecuada para que los helicópteros completen la maniobra de aterrizaje a partir de una determinada altura.

Sección 01.5.40.1: DME/N

Equipo radiotelemétrico, principalmente para servir las necesidades operacionales de la navegación en ruta o TMA, donde la “N” identifica las características de espectro estrecho.

Sección 01.5.40.2: DME/P

Elemento radiotelemétrico del MLS, donde la “P” significa telemetría de precisión. Las características del espectro son similares a las del DME/N.

Sección 01.5.41: Documentación de vuelo

Documentos escritos o impresos, incluyendo mapas o formularios, que contienen información meteorológica para un vuelo.

Sección 01.5.41: Documentación sanitaria

La prueba documental que exijan los Estados contratantes, incluida la documentación normalizada por la Organización Mundial de la Salud en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005), para acreditar que el público pasajero y las tripulaciones han cumplido los requisitos para prevenir y mitigar la propagación de enfermedades transmisibles con el propósito de ingresar en un Estado contratante o transitar por él.

Sección 01.5.42: Eliminada.**Sección 01.5.43: Documento de viaje**

Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Sección 01.5.44: Documentos de los explotadores de aeronaves

Cartas de porte aéreo/notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje, para uso de los explotadores de aeronaves.

Sección 01.5.44.1: Documentos sanitarios normalizados

Los documentos normalizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005).

Sección 01.5.44.1: Dominio. Conjunto de sistemas finales e intermedios que opera de acuerdo con los mismos procedimientos de encaminamiento y que está totalmente contenido en un solo dominio administrativo.

Sección 01.5.45: Duplex

Método por el cual la telecomunicación entre dos estaciones puede efectuarse simultáneamente en ambos sentidos.

Sección 01.5.45.1: Dúplex por división de tiempo (TDD)

Esquema dúplex en el que tienen lugar transmisiones de enlace ascendente y enlace descendente en momentos diferentes, pero que pueden compartir la misma frecuencia.

Sección 01.5.46: 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.

Sección 01.5.46.1: Duración del impulso

Intervalo de tiempo entre los puntos de amplitud 50% de los bordes anterior y posterior de la envolvente del impulso, es decir, entre los puntos b y f de la Figura 3-1 del anexo 10 Volumen I de la OACI.

Sección 01.5.47 DVLM Electrónico

Un DVLM (pasaporte, visado o tarjeta) que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la Parte pertinente del Doc. 9303 — Documentos de viaje de lectura mecánica.

CAPITULO VI – DEFINICIONES LETRA “E”**Sección 01.6.0: Elemento de mensaje de texto libre**

Parte de un mensaje que se que no se ajusta a ningún elemento de mensaje normalizado de los PANS-ATM (Doc 4444).

Sección 01.6.0.0: Efectos nocivos

Efectos capaces de constituir un peligro para la salud de las personas que viajan, el personal, la carga viva o la estructura de la aeronave.

Sección 01.6.0.1: Eliminada.**Sección 01.6.0.2: Eliminada.****Sección 01.6.0.3: Eliminada.****Sección 01.6.0.4: Eje de rumbo**

En todo plano horizontal, el lugar geométrico de los puntos más próximos al eje de la pista en los que la DDM es cero.

Sección 01.6.0.5: Eficacia del sistema

El cociente entre el número de respuestas válidas procesadas por el interrogador y el total de sus propias interrogaciones.

Sección 01.6.0.6: Eficacia de respuesta

El cociente entre el número de respuestas transmitidas por el transpondedor y el total de interrogaciones válidas recibidas.

Sección 01.6.0.6.0: eFPL.

Abreviatura usada para designar un plan de vuelo presentado intercambiado mediante los servicios FF-ICE.

Sección 01.6.1: Elevación

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

Sección 01.6.1.1: Elevación MLS

El lugar geométrico de los puntos de cualquier plano vertical en el que sea constante el ángulo de guía decodificado.

Sección 01.6.2: Elevación del aeródromo

La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Sección 01.6.2.1: Elevación del helipuerto

La elevación del punto más alto de la FATO.

Sección 01.6.2.2: ELM de enlace ascendente (UELM)

Expresión por la que se indica la comunicación de longitud ampliada en enlace ascendente, mediante interrogaciones Com-C en Modo S de 112 bits, cada una de las cuales contiene el campo de mensaje Com-C de 80 bits (MC).

Sección 01.6.2.3: ELM de enlace descendente (DELM)

Expresión por la que se indica la comunicación de longitud ampliada en enlace descendente, mediante respuestas Com-D en Modo S de 112 bits, cada una de las cuales contiene el campo de mensaje Com-D de 80 bits (MD).

Sección 01.6.2.3.0: Elemento de mensaje normalizado.

Parte de un mensaje definido en los PANS-ATM (Doc 4444) en términos del formato de presentación, el uso previsto y los atributos.

Sección 01.6.2.4: Elongado

Al usarse con referencia a la TLOF o FATO, alude a la zona cuya longitud es más del doble que la anchura.

Sección 01.6.3: ELT de desprendimiento automático [ELT (AD)]

ELT que se instala firmemente en la aeronave y se desprende y activa automáticamente al impacto y en algunos casos por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente.

Sección 01.6.4: 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.

Sección 01.6.5: ELT fijo automático [ELT(AF)]

ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave.

Sección 01.6.6: 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.

Sección 01.6.7: Embalaje

Los recipientes y demás componentes o materiales necesarios para que el recipiente sea idóneo a su función de contención.

Sección 01.6.8: Embarque

Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

Sección 01.6.9: Emergencia de salud pública de importancia internacional

Un evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud: i) constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad y ii) podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Sección 01.6.10: Empuje nominal

A los efectos de las emisiones de los motores, significa el empuje de despegue máximo aprobado por la autoridad encargada de la certificación que ha de aplicarse en condiciones normales de operación y en condiciones estáticas al nivel del mar, a la atmósfera tipo internacional (ISA), y sin utilizar inyección de agua. El empuje se expresa en kilonewtons.

Sección 01.6.10.1: Encuentro

Para definir la performance de la lógica anticollisión, un encuentro consta de dos trayectorias de aeronave simuladas. Las coordenadas horizontales de las aeronaves representan la posición real de las aeronaves pero la coordenada vertical representa una medición altimétrica de altitud.

Sección 01.6.10.2: Encuentro de cruce

Encuentro en que la separación en altitud de las dos aeronaves excede de 100 ft al principio y al final de la ventana de encuentro, y la posición vertical relativa de las dos aeronaves al final de la ventana de encuentro se invierte respecto de la posición al principio de la ventana de encuentro.

Sección 01.6.11: Empresa explotadora de aeronaves

Persona, organismo o empresa que se dedica o que propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

Sección 01.6.12: Encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo

Persona, con o sin licencia, designada por el explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que tiene la competencia adecuada de conformidad con el con el Anexo 1 RAC LPTA y que respalda, da información, o asiste al piloto al mando en la realización segura del vuelo.

Sección 01.6.12.1: Enlace de mando y control (C2)

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

Sección 01.6.12.2: Enlace ascendente

Expresión que se refiere a la transmisión de datos desde la tierra a una aeronave. Las señales tierra-aire en Modo S se transmiten en el canal de frecuencias de interrogación de 1 030 MHz.

Sección 01.6.12.3: Enlace ascendente AeroMACS (UL)

Dirección de la transmisión desde la estación móvil (MS) hacia la estación de base (BS).

Sección 01.6.12.4: Enlace descendente AeroMACS (DL)

Dirección de la transmisión desde la estación de base (BS) hacia la estación móvil (MS).

Sección 01.6.12.3: Enlace descendente

Expresión que se refiere a la transmisión de datos desde una aeronave hacia tierra. Las señales aire a tierra en Modo S se transmiten por el canal de frecuencias de respuesta de 1 090 MHz.

Sección 01.6.12.4: Enlace

Por el enlace se conectan un DLE de aeronave y un DLE de tierra y el enlace está unívocamente especificado por la combinación de la dirección DLS de aeronave y la dirección DLS de tierra. Hay una entidad de subred distinta sobre cada punto extremo del enlace.

Sección 01.6.13: Enlace digital en VHF (VDL)

Subred móvil constituyente de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), que funciona en la banda de frecuencias VHF móviles aeronáuticas. Además, el VDL puede proporcionar funciones ajenas a la ATN, tales como, por ejemplo, la voz digitalizada.

* **Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.**

** **Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026**

Sección 01.6.13.1: Enlace de mando y control (C2)*. Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

Sección 01.6.13.2: Enlace (C2). Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir o gestionar el vuelo.

Nota 1 - Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026

Nota 2- Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Sección 01.6.13.3: Estado de enlace C2 perdido. Estado del RPAS en el que la performance del enlace C2 se ha deteriorado como resultado de una interrupción del enlace C2 que tiene una duración mayor a la del tiempo de decisión ante la pérdida del enlace C2 a un punto tal que ya no es suficiente para permitir que el piloto/la pilota a distancia dirija activamente el vuelo de manera operacionalmente segura y oportuna.

Sección 01.6.14: Enmienda AIP

Modificaciones permanentes de la información que figura en las AIP

Sección 01.6.15: Ensamblar

Proceso por el que se incorporan a la base de datos los datos aeronáuticos procedentes de múltiples fuentes y se establecen las líneas básicas para el tratamiento ulterior.

Nota.— La fase de ensamble comprende verificar los datos y cerciorarse de que se rectifiquen los errores y omisiones detectados.

Sección 01.6.16: Entidad

Elemento activo de cualquier capa que puede ser una entidad de soporte lógico (por ejemplo un proceso) o una entidad de soporte físico (por ejemplo una microplaqueta inteligente de I/O (entrada/salida)).

Sección 01.6.16.1: Entidad de enlace de datos (DLE)

Máquina de estado de protocolo capaz de establecer y de gestionar una sola conexión de enlace de datos.

Sección 01.6.16.2: Entidad de gestión de enlace (LME)

Máquina de estado de protocolo capaz de captar, establecer y mantener una conexión con un único sistema par. La LME establece las conexiones de enlace de datos y de subred, “transfiere” dichas conexiones y administra la subcapa de control de acceso al medio y la capa física. La LME de aeronave comprueba si puede comunicarse bien con las estaciones terrestres de un solo sistema de tierra. La VME de aeronave crea una LME por cada una de las estaciones terrestres que esté

vigilando. De modo análogo la VME de tierra crea una LME por cada una de las aeronaves que esté vigilando. Se suprime la LME cuando ya no es viable la comunicación con el sistema par.

Sección 01.6.16.3: Entidad de gestión VDL (VME)

Entidad propia del VDL que proporciona la calidad de servicio solicitada por la SN_SME definida por la ATN. La VME utiliza las LME (que crea y destruye) para investigar acerca de la calidad de servicios disponibles a partir de los sistemas par.

Sección 01.6.16.4: Entidad de subred.

En este documento se utilizará la expresión “DCE de tierra” para la entidad de subred en una estación terrestre que se comunica con una aeronave; se utilizará la expresión “DTE de tierra” para la entidad de subred en un encaminador de tierra que se comunica con una estación de aeronave; y se utilizará la expresión “DTE de aeronave” para la entidad de subred en una aeronave que se comunica con una estación de tierra. La entidad de subred es una entidad de la capa de paquete según lo definido en la ISO 8208.

Sección 01.6.17: Entidad de aplicación (AE)

Parte de un **proceso** de aplicación relacionado con las comunicaciones en el entorno OSI. Los aspectos de un proceso de aplicación que deben tenerse en cuenta con fines OSI están representados por una o varias AE.

Sección 01.6.17.1: Entidad de aplicación (AE)

Una AE representa un conjunto de capacidades de comunicación ISO/OSI de un proceso de aplicación en particular (véase ISO/IEC 9545 para mayores detalles).

Nota: esta definición es relativa a la red de telecomunicaciones aeronáuticas.

Sección 01.6.17.2: Entidad de gestión de subred (SNME)

Entidad que reside en el GDLP y que ejecuta la gestión de subred y se comunica con las entidades pares en sistemas intermedios o de extremo.

Sección 01.6.17.3: Entidad de servicios propios en Modo S (SSE)

Entidad que reside en el XDLP para proporcionar el acceso a los servicios propios del Modo S.

Sección 01.6.17.4: Entidad responsable del diseño de tipo

La organización que posee el certificado de tipo, o documento equivalente, para un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia motor o hélice, expedido por un Estado contratante.

Sección 01.6.18: Entorno hostil

Entorno en que:

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

Sección 01.6.19: Entorno hostil congestionado

Entorno hostil dentro de un área congestionada.

Sección 01.6.20: Entorno hostil no congestionado

Entorno hostil fuera de un área congestionada.

Sección 01.6.21: Entorno no hostil

Entorno en que:

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

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

Sección 01.6.22: Entrenador básico de vuelo por instrumentos

Que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de mando de una aeronave en vuelo, o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumentos.

Sección 01.6.23: Entrenador para procedimientos de vuelo

Que produce con un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Sección 01.6.25: Envío

Uno o más bultos de mercancías peligrosas que un explotador acepta de un expedidor de una sola vez y en un mismo sitio recibidos en un lote y despachados a un mismo consignatario y dirección

Sección 01.6.26: Equipaje

Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Sección 01.6.27: Equipaje extraviado

Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Sección 01.6.28: Equipaje no acompañado

Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Sección 01.6.29: Equipaje no identificado

El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Sección 01.6.30: Equipaje no reclamado

Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Sección 01.6.30.1: Equipo de terminación del circuito de datos (DCE)

El DCE es un equipo del proveedor de la red utilizado para facilitar las comunicaciones entre los DTE.

Sección 01.6.30.2: Equipo terminal de datos (DTE)

El DTE es un punto de extremo de una conexión de subred.

Sección 01.6.31: Equipo de aeronave

Artículos, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

Sección 01.6.31.1: Equipo de terminación del circuito de datos de aeronave (ADCE)

Equipo de terminación del circuito de datos propio de la aeronave que está asociado con un procesador de enlace de datos de aeronave (ADLP). Funciona mediante un protocolo exclusivo de enlace de datos en Modo S, para la transferencia de datos entre aire y tierra.

Sección 01.6.31.2: Equipo terminal del circuito de datos de tierra (GDCE)

Equipo terminal del circuito de datos propio de tierra, asociado con un procesador de enlace de datos de tierra (GDLP). Funciona mediante un protocolo exclusivo de enlace de datos en Modo S, para la transferencia de datos entre aire y tierra.

Sección 01.6.32: Equipo de seguridad

Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Sección 01.6.33: Equipo externo (helicóptero)

Todo instrumento, mecanismo, pieza, aparato, aditamento o accesorio que está sujetado al exterior del helicóptero o pende del mismo pero que no se utiliza ni está previsto que se utilice para operar o controlar un helicóptero en vuelo y no forma parte de la célula o el motor.

Sección 01.6.34: Equipo terrestre

Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Sección 01.6.35: Error

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

Nota.— Véase el Capítulo 1 del Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional para obtener una definición del personal de operaciones.

Sección 01.6.35.1: Error a lo largo de la trayectoria (PFE)

Aquella parte del error de señal de guía que puede hacer que la aeronave se desplace del rumbo y/o de la trayectoria de planeo deseados (véase 3.11 del anexo 10 Volumen I de la OACI).

Sección 01.6.36: Error del sistema altimétrico (ASE)

Diferencia entre la altitud indicada por el altímetro, en el supuesto de un reglaje barométrico correcto, y la altitud de presión correspondiente a la presión ambiente sin perturbaciones.

Sección 01.6.36.1: Error de posición del GNSS

Diferencia entre la posición verdadera y la posición determinada mediante el receptor del GNSS.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.6.36.2: Error medio de rumbo

Valor medio del error de azimut a lo largo de la prolongación del eje de pista.

Sección 01.6.36.3: Error medio de trayectoria de planeo

Valor medio del error de elevación a lo largo de la trayectoria de planeo de una función de elevación.

Sección 01.6.37: Error vertical total (TVE)

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

Sección 01.6.37.1: Escolta

Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.

Sección 01.6.38: Espaciado entre puestos

Distancia angular o lineal entre dos puntos de elevación adyacentes.

Sección 01.6.39: Espacio aéreo con servicio de asesoramiento

Espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Sección 01.6.40: 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.

Nota.— Espacio aéreo controlado es una expresión genérica que abarca las Clases A, B, C, D y E del espacio aéreo ATS.

Sección 01.6.40.1: Especificación de performance de comunicación requerida (RCP).

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

Sección 01.6.40.2: Especificación de performance de vigilancia requerida (RSP).

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

Sección 01.6.41: Especificación del producto de datos

Descripción detallada de un conjunto de datos o de una serie de conjuntos de datos junto con información adicional que permitirá crearlo, proporcionarlo a otra parte y ser utilizado por ella (ISO 19131).

Nota.— Una especificación del producto de datos proporciona una descripción del universo del discurso y una especificación para transformar el universo del discurso en un conjunto de datos. Puede utilizarse para fines de producción, venta, uso final u otra finalidad

Sección 01.6.42: Especificación para la navegación

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

- a) Especificación para la navegación de área (RNAV) (Ver [Sección 01.6.42.1](#))
- b) Especificación para la performance de navegación requerida (RNP) (Ver [Sección 01.6.42.2](#))

Sección 01.6.42.1: Especificación para la navegación de área (RNAV)

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

Sección 01.6.42.2: Especificación para la performance de navegación requerida (RNP)

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

Nota.— El término RNP, definido anteriormente como “declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido”, se ha retirado de este Anexo puesto que el concepto de RNP ha sido remplazado por el concepto de PBN. En este Anexo, el término RNP sólo se utiliza ahora en el contexto de especificaciones de navegación que requieren vigilancia de la performance y alerta, p. ej., RNP 4 se refiere a la aeronave y los requisitos operacionales, comprendida una performance lateral de 4 NM, con la vigilancia de performance y alerta a bordo.

Sección 01.6.43: Especificaciones relativas a las operaciones

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

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

Nota.— Los términos autorización, aprobación específica, aprobación y aceptación se describen en más detalle en el Adjunto D.

Nota.— En el caso de RPAS, estas especificaciones están asociadas con el certificado de explotador de RPAS

Sección 01.6.43 Especificación del enlace C2.

Performance mínima que el equipo de enlace C2 ha de alcanzar de conformidad con los requisitos de diseño del sistema de aeronavegabilidad que correspondan.

Sección 01.6.43.1: Estación VDL

Una entidad física de base en la aeronave o de base en tierra capaz de la función VDL en Modos 2, 3 ó 4.

Nota.— En el contexto de este capítulo, se denomina también la estación VDL como “estación”.

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

Nota.— Los términos autorización, aprobación específica, aprobación y aceptación se describen en más detalle en el Adjunto D.

Sección 01.6.44: Estación aeronáutica (RR S1.81)

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

Sección 01.6.45: Estación AFTN

Estación que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y que funciona como tal bajo la autoridad o control de un Estado.

Sección 01.6.46: Estación AFTN de destino

Estación AFTN a la que se dirigen los mensajes o datos digitales para procesamiento y entrega al destinatario.

Sección 01.6.47: Estación AFTN de origen

Estación AFTN en donde se aceptan los mensajes o datos digitales para su transmisión en la AFTN.

Sección 01.6.48: Estación de aeronave (RR S1.83)

Estación móvil del servicio móvil aeronáutico instalada a bordo de una aeronave, que no sea una estación de embarcación o dispositivo de salvamento.

Sección 01.6.48.1: Estación de abonado (SS).

Conjunto de equipos generalizado que ofrece conectividad entre el equipo de abonado y la estación de base (BS).

Sección 01.6.48.2: Estación de base (BS)

Conjunto de equipos generalizado que ofrece conectividad, gestión y control de la estación móvil (MS).

Sección 01.6.48.1: Estación de pilotaje a distancia (RPS)

El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

Sección 01.6.48.2: Estación de pilotaje a distancia (RPS).

Componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar la aeronave a distancia

Sección 01.6.49: Estación de la red

Estación aeronáutica que forma parte de una red radiotelefónica.

Sección 01.6.50: Estación de radio de control aeroterrestre

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

Sección 01.6.51: Estación de radio del control de aeródromo

Estación que sirve para las radiocomunicaciones entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves o las estaciones móviles aeronáuticas.

Sección 01.6.52: Estación de radiogoniometría (RR S1.91)

Estación de radiodeterminación que utiliza la radiogoniometría.

Nota.— La aplicación aeronáutica de la radiogoniometría se halla en el servicio de radionavegación aeronáutica

Sección 01.6.53: Estación de telecomunicaciones aeronáuticas

Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Sección 01.6.54: Estación fija aeronáutica

Estación del servicio fijo aeronáutico.

Sección 01.6.55: Estación meteorológica aeronáutica

Estación designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la navegación aérea internacional.

Sección 01.6.56: Estación móvil de superficie

Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas, que no sea estación de aeronave, destinada a usarse mientras está en movimiento o cuando se detiene en puntos no determinados.

Sección 01.6.56.1: Estación móvil (MS)

Estación del servicio móvil prevista para utilizarse mientras se está en movimiento o durante detenciones en puntos no especificados. Las MS son siempre estaciones de abonado (SS).

Sección 01.6.57: Estación regular

Una estación elegida de entre aquéllas que forman una red radiotelefónica aeroterrestre en ruta, para que, en condiciones normales, comunique con las aeronaves o intercepte sus comunicaciones.

Sección 01.6.58: Estación terrena de aeronave (AES)

Estación terrena móvil del servicio móvil aeronáutico por satélite instalada a bordo de una aeronave (véase también "GES").

Sección 01.6.59: Estación terrena de tierra (GES)

Estación terrena del servicio fijo por satélite o, en algunos casos, del servicio móvil aeronáutico por satélite, instalada en tierra en un punto fijo especificado para proporcionar un enlace de alimentación al servicio móvil aeronáutico por satélite.

Nota.- Esta definición se utiliza en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT bajo el título de "Estación terrena aeronáutica". La definición de "GES" que figura en este documento para ser empleada en los SARPS se incluye para distinguirla claramente de la estación terrena de aeronave (AES), que es una estación del servicio móvil a bordo de una aeronave.

Sección 01.6.60: Estación tributaria

Estación fija aeronáutica que puede recibir o transmitir mensajes o datos digitales, pero que no los retransmite más que para prestar servicio a estaciones similares conectadas por medio de ella a un centro de comunicaciones.

Sección 01.6.60.1: Estado de destino

El Estado en cuyo territorio se ha de descargar finalmente el envío transportado en una aeronave.

Sección 01.6.60.2: Estado de decisión sobre la pérdida del enlace C2.

Estado del RPAS en el cual ha ocurrido una interrupción del enlace C2, pero su duración no es más prolongada que el tiempo de decisión sobre la pérdida del enlace C2.

Sección 01.6.61: Estado de diseño

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

Sección 01.6.61: Estado de diseño de la modificación

Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.

Sección 01.6.62: Estado de fabricación

El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

Sección 01.6.62.1 Estado de fabricación.

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

Nota - Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Nota - Aplicable a partir del 25 de noviembre de 2026

Sección 01.6.63: Estado de matrícula

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota.— En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que puede encontrarse en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

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

Sección 01.6.64: Estado de origen

El Estado en cuyo territorio se ha de cargar inicialmente el envío a bordo de una aeronave.

Sección 01.6.64.1: Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general

El Estado en el que el explotador de una aeronave de aviación general tiene su oficina principal o, de no haber tal oficina, su residencia permanente.

Nota.— El Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 10059) contiene orientación sobre las opciones para el establecimiento principal de un explotador de la aviación general.

Sección 01.6.65: Estado del explotador

Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador (u operador aéreo) o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador(u operador aéreo).

Sección 01.6.65.1: Estado del aeródromo

Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

Nota.— Estado del aeródromo comprende helipuertos y lugares de aterrizaje.

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

Sección 01.6.66: Estado del suceso

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Sección 01.6.67: Eliminada**Sección 01.6.67.1: Estado de la superficie de la pista.**

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

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

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

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

- a) Pista seca. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible y no está contaminada en el área que se prevé utilizar.
- b) Pista mojada. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista.
- c) Pista mojada resbaladiza. Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado.
- d) Pista contaminada. Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.

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

- e) Descriptores del estado de la superficie de la pista. Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista:
Nota: Las descripciones relativas a e) i) a e) viii), a continuación, se utilizan únicamente en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o reemplazar las definiciones existentes de la OMM.
 - i) Nieve compacta. Nieve que ha sido compactada en una masa sólida de manera que los neumáticos del avión, a presiones y cargas operacionales, pasarán sobre la superficie sin que ésta se compacte o surque más.
 - ii) Nieve seca. Nieve de la que no puede hacerse fácilmente una bola de nieve.
 - iii) Escarcha. Ésta consta de cristales de hielo que se forman de la humedad que existe en el aire, sobre una superficie cuya temperatura está por debajo del punto de congelación. La escarcha difiere del hielo en que los cristales de aquélla crecen de manera independiente y, por lo tanto, poseen una textura más granular.
Nota 1: La expresión por debajo del punto de congelación se refiere a una temperatura del aire igual o menor que el punto de congelación del agua (0° C). Nota 2: En ciertas condiciones, la escarcha puede hacer que la superficie se haga muy resbaladiza, por lo que entonces se notifica en forma apropiada como eficacia de frenado reducida.
 - iv) Hielo. Agua congelada o nieve compacta que pasó al estado de hielo en condiciones frías y secas
 - v) Nieve fundente. Nieve tan saturada de agua que al recoger un puñado el agua escurrirá de ella o, si se ejerce fuerza al pisarla, salpicará.
 - vi) Agua estancada. Agua con un espesor superior a 3 mm.
Nota: Por convención, el agua corriente con más de 3 mm de espesor se notifica como agua estancada.
 - vii) Hielo mojado. Hielo con agua encima de él o hielo que se está fundiendo.
Nota: La precipitación engelante puede llevar a condiciones de la pista asociadas al hielo mojado desde el punto de vista de la performance de los aviones. El hielo mojado puede hacer que la superficie se haga muy resbaladiza, por lo que entonces se notifica en forma apropiada como eficacia de frenado reducida, en concordancia con los procedimientos de los PANS Aeródromos (Doc 9981).
 - viii) Nieve mojada. Nieve que contiene suficiente contenido de agua como para poder formar una bola de nieve bien compacta y sólida, sin que escurra agua.

Sección 01.6.67.2: Estado nominal de enlace C2

Estado del RPAS en el cual la performance del enlace C2 es suficiente para permitir al piloto o pilota controlar activamente el vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

Sección 01.6.68: Estereorradián (sr)

Ángulo sólido que tiene su vértice en el centro de una esfera y que corta sobre la superficie de la esfera un área igual a la de un cuadrado cuyos lados tienen una longitud igual al radio de la esfera.

Sección 01.6.69: Etapa

Ruta o parte de una ruta que se recorre sin aterrizaje intermedio.

Sección 01.6.70: Evaluación de riesgo

La evaluación que efectúa un Estado para determinar si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodias. En la evaluación deberían tenerse en cuenta todos los factores pertinentes, incluida su aptitud médica, mental y física para su traslado en un vuelo comercial, su buena disposición o renuencia a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.

Sección 01.6.71: Evaluación médica

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

Sección 01.6.72: Exactitud de los datos

Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

Sección 01.6.73: Excepción (Mercancías Peligrosas)

Toda disposición del presente Anexo por la que se excluye determinado artículo, considerado mercancía peligrosa, de las condiciones normalmente aplicables a tal artículo.

Sección 01.6.74: Expedidor reconocido

Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Sección 01.6.74.1: Explotador (Explotador de aeronaves)

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

Nota. — En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, la explotación de una aeronave incluye el sistema de aeronave pilotada a distancia.

Nota. — En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, la explotación de aeronaves se refiere a la explotación de un RPAS.

Sección 01.6.75: Exposición verbal

Comentarios verbales sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas.

CAPITULO VII – DEFINICIONES LETRA “F”

Sección 01.7.1: Factor de carga

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

Sección 01.7.2: Faradio (F)

Capacidad de un condensador entre cuyas placas aparece una diferencia de potencia de 1 voltio cuando está cargado con una cantidad de electricidad igual a 1 culombio.

Sección 01.7.2.1: Factores contribuyentes

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Sección 01.7.1.2: Factor geométrico de referencia

Factor de ajuste basado en una medida del tamaño del fuselaje del avión, que se deriva de una proyección bidimensional del fuselaje

Sección 01.7.2: Faradio (F)

Capacidad de un condensador entre cuyas placas aparece una diferencia de potencia de 1 voltio cuando está cargado con una cantidad de electricidad igual a 1 culombio.

Sección 01.7.3: Faro aeronáutico

Luz aeronáutica de superficie, visible en todos los azimutes ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

Sección 01.7.4: Faro de aeródromo

Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

Sección 01.7.5: Faro de identificación

Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia.

Sección 01.7.6: Faro de peligro

Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

Sección 01.7.7: Fase de alerta

Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Sección 01.7.8: Fase de aproximación

Fase de utilización definida por el tiempo durante el cual el motor funciona en la modalidad de aproximación.

Sección 01.7.9: Fase de aproximación y aterrizaje — helicópteros

Parte del vuelo a partir de 300 m (1 000 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 en los demás casos, hasta el aterrizaje o hasta el punto de aterrizaje interrumpido.

Sección 01.7.10: Fase de ascenso

Fase definida por el tiempo durante el cual el motor funciona en la modalidad de ascenso.

Sección 01.7.11: Fase de despegue

Fase de utilización definida por el tiempo durante el cual el motor funciona al régimen de empuje nominal.

Sección 01.7.12: Fase de despegue y ascenso inicial

Parte del vuelo a partir del comienzo del despegue hasta 300 m (1 000 ft) sobre la elevación de la FATO, si se ha previsto que el vuelo exceda de esa altura o hasta el fin del ascenso en los demás casos.

Sección 01.7.13: Fase de emergencia

Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

Sección 01.7.14: Fase de incertidumbre

Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Sección 01.7.15: Fase de peligro

Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Sección 01.7.16: Fase en ruta

Parte del vuelo a partir del fin de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el comienzo de la fase de aproximación y aterrizaje.

Nota. — Cuando no pueda asegurarse visualmente un franqueamiento suficiente de obstáculos, los vuelos deben planificarse de modo que aseguren el franqueamiento de obstáculos por un margen apropiado. En caso de avería del motor crítico, es posible que los explotadores tengan que adoptar otros procedimientos.

Sección 01.7.17: Fatiga

Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño, a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana o volumen de trabajo (actividad mental o física) que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional.

Sección 01.7.17.1: FATO de tipo pista de aterrizaje

Una FATO con características similares a una pista de aterrizaje en cuanto a su forma.

Sección 01.7.18: Fecha de fabricación

La fecha en la cual se haya librado el correspondiente documento que atestigüe que el motor o la aeronave en cuestión se ajusta a las exigencias correspondientes al tipo de motor de que se trata, o la fecha de libramiento de algún documento análogo.

Sección 01.7.19: Fiabilidad del sistema de iluminación

La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.

Sección 01.7.20: Firmar una conformidad (visto bueno) de mantenimiento

Certificar que el trabajo de mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) de mantenimiento.

Sección 01.7.20.0: Firmar una conformidad (visto bueno) de mantenimiento

Certificar que el trabajo de mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) de mantenimiento de que trata el Anexo 6 (si no la expide un organismo de mantenimiento reconocido) o el Anexo 8 (si la expide un organismo de mantenimiento reconocido).

Sección 01.7.120.1: Flujo de servicio.

Flujo unidireccional de unidades de datos de servicio (SDU) de la capa de control de acceso a los medios (MAC) en una conexión que proporciona una calidad de servicio (QoS) particular.

Sección 01.7.20.1: Formato de los datos

Estructura de elementos, registros y ficheros de datos organizados con arreglo a lo previsto en normas, especificaciones o requisitos de calidad de datos.

Sección 01.7.20.2: FPL

Abreviatura usada para designar un plan de vuelo presentado intercambiado mediante el servicio fijo aeronáutico (AFS).

Sección 01.7.21: Franja de calle de rodaje

Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

Sección 01.7.22: Franja de pista

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

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

Sección 01.7.23: Frecuencia principal

Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use de preferencia en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

Sección 01.7.24: Frecuencia secundaria

Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use en segundo término en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

Sección 01.7.24.1: Función

Servicio determinado proporcionado por el MLS, por ejemplo, guía de azimut de aproximación, guía de azimut posterior o datos básicos, etc.

Nota: esta definición es relativa al sistema de aterrizaje por microondas (MLS)

Sección 01.7.25: Función de una característica

Función que puede realizar cada tipo de característica en cualquier momento (ISO 19110*).

Nota. — La función de una presa tipo característica es elevar la presa. El resultado de esta función es elevar el nivel del agua en el embalse.

Sección 01.7.26: Función de formato y gestión general (GFM)

Función de la aeronave responsable del formato de los mensajes que van a insertarse en los registros de transpondedores. Se encarga además de detectar y tramitar condiciones de error, como pérdida de datos de entrada.

Sección 01.7.27: Función de convergencia dependiente de la subred (SNDCF)

Función que adapta las características y servicios de una subred particular a las características y servicios requeridos por la facilidad entre redes.

Sección 01.7.28: Funcionamiento sincrónico

Funcionamiento en el que el intervalo de tiempo entre unidades de códigos es una constante.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO VIII – DEFINICIONES LETRA “G”

Sección 01.8.1.1: Galileo: Sistema de navegación por satélite explotado por la Unión Europea

Sección 01.8.1: Garantía de calidad (Aseguramiento de la calidad)

Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9000, Sistemas de gestión de calidad — Conceptos y vocabulario.).

Sección 01.8.2: Geoide

Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental.

Nota. — El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mareas, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.

Sección 01.8.3: Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)

Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

Sección 01.8.4: Gestión de calidad

Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad (ISO 9000, Sistemas de gestión de calidad — Conceptos y vocabulario.).

Sección 01.8.4.1: Gestión de la información aeronáutica (AIM)

Administración dinámica e integrada de la información aeronáutica mediante el suministro e intercambio de datos aeronáuticos digitales de calidad asegurada en colaboración con todos los interesados

Sección 01.8.5: Gestión de configuración: Elemento de gestión de sistemas ATN que permite a los administradores cambiar la configuración de elementos distantes.

Sección 01.8.5.0: Gestión de la información de todo el sistema (SWIM)

Conjunto de normas, infraestructura y gobernanza que posibilitan la gestión de la información de ATM y permiten su intercambio entre partes calificadas utilizando servicios de información interoperables.

Sección 01.8.6 Gestión de contabilidad

Elemento de gestión de sistemas ATN para vigilar y limitar el uso que de los recursos de la red hacen los usuarios.

Sección 01.8.7 Gestión de eficacia

Elemento de gestión de sistemas ATN para vigilar y evaluar la eficacia de los sistemas.

Sección 01.8.8 Gestión de fallas

Elemento de gestión de sistemas ATN para detectar, aislar y corregir problemas.

Sección 01.8.9 Gestión de riesgos

Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.

Sección 01.8.10 Gestión de seguridad

Elemento de gestión de sistemas ATN para control de acceso, autenticación e integridad de los datos.

Sección 01.8.11 Gestión de sistemas ATN (SM)

Grupo de elementos para controlar, coordinar y supervisar los recursos que permiten establecer las comunicaciones en el entorno ATN. Entre estos elementos se incluyen la gestión de fallas, la gestión de contabilidad, la gestión de configuración, la gestión de eficacia y la gestión de seguridad.

Sección 01.8.11.1: Gestión de tránsito aéreo (ATM)

Administración dinámica e integrada — segura, económica y eficiente — del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra.

Sección 01.8.12: Giroavión

Aerodino propulsado por motor, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Sección 01.8.13: Giroplano

Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.

GBAS/E. Sistema de aumentación basado en tierra que transmite una radiodifusión de datos VHF polarizada elípticamente.

GBAS/H. Sistema de aumentación basado en tierra que transmite una radiodifusión de datos VHF polarizada horizontalmente.

Sección 01.8.14: Globo.

Aeróstato no propulsado por motor.

Sección 01.8.14.1: Globo.

Aeróstato no propulsado por motor, más liviano que el aire.

Nota. — esta definición se aplica a los globos libres.

Sección 01.8.15: Globo libre no tripulado

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

Nota. — Los globos libres no tripulados se clasifican como pesados, medianos o ligeros

Sección 01.8.16: Grado Celsius (°C)

Nombre especial con que se designa la unidad kelvin para utilizarla en la expresión de valores de temperatura Celsius.

Sección 01.8.16.1: Grado de distorsión en texto normalizado

El grado de distorsión de la restitución medido durante un período de tiempo determinado, cuando la modulación es perfecta y corresponde a un texto específico.

Sección 01.8.17: Gray (Gy)

La energía entregada por radiación ionizante a una masa de materia correspondiente a 1 julio por kilogramo.

Sección 01.8.18: Grupo auxiliar de energía (APU)

Unidad autónoma de energía en una aeronave, que se utiliza para proporcionar energía eléctrica y neumática a los sistemas de aeronave durante las operaciones en tierra.

Sección 01.8.18.1: Grupo de interrogadores

Dos o más interrogadores con el mismo código de identificador de interrogador (II), que funcionan conjuntamente para asegurar que no se interfiere en la actuación requerida de cada uno de los interrogadores para fines de vigilancia y enlace de datos, en zonas de cobertura común.

Sección 01.8.18.2: Grupo de usuarios

Un grupo de estaciones de tierra y/o de aeronave que comparten la conectividad para voz y/o datos. Para las comunicaciones orales, todos los miembros de un grupo de usuarios pueden tener acceso a todas las comunicaciones. Para comunicaciones de datos, se incluye la conectividad punto-a-punto de mensajes aire-a-tierra y punto-a-punto y la conectividad de la radiodifusión para mensajes de tierra-a-aire.

Sección 01.8.19: Grupo motor

Conjunto compuesto de uno o más motores y elementos auxiliares, expresándose la carga especificada en función de las fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia o reacciones por choque con el terreno.

Sección 01.8.20: Grupo motor crítico

El grupo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave relacionadas con el caso de vuelo de que se trate.

Sección 01.8.21: Guía de encaminamiento

Una lista, en un centro de comunicaciones, que indica el circuito de salida que hay que utilizar para cada destinatario.

Sección 01.8.22: 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.

Sección 01.8.23: Guía vectorial

Suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en el uso de un sistema de vigilancia ATS.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO IX – DEFINICIONES LETRA “H”

Sección 01.9.1: Habilitación

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

Sección 01.9.1.1: Haz puntual

Directividad de una antena de satélite cuyo lóbulo principal abarca una zona de la superficie de la tierra significativamente inferior a la que está dentro del campo de visión del satélite. Este haz puede diseñarse de modo que mejore la eficiencia de recursos del sistema en función de la distribución geográfica de las estaciones terrenas de usuario.

Sección 01.9.2: Helicóptero

Aerodino más pesado que el aire, que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Nota. — Algunos Estados emplean el término “giroavión” como alternativa de “helicóptero”.

Sección 01.9.2.0: Helicóptero.

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

Sección 01.9.3: Helicóptero de Clase de performance 1

Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor, puede aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada.

Sección 01.9.4: Helicóptero de Clase de performance 2

Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor, puede continuar el vuelo en condiciones de seguridad, salvo cuando la falla tiene lugar antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.

Sección 01.9.5: Helicóptero de Clase de performance 3

Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe realizar un aterrizaje forzoso.

Sección 01.9.6: Heliplataforma

Helipuerto situado en una instalación fija o flotante mar adentro, tal como las unidades de exploración o producción que se utilizan para la explotación de petróleo o gas.

Sección 01.9.7: 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 los helicópteros.

Nota 1. — En toda esta Parte, cuando se emplea el término “helipuerto”, se entiende que el término también se aplica a los aeródromos destinados a ser usados primordialmente por aviones.

Nota 2. — Los helicópteros pueden efectuar operaciones hacia y a partir de zonas que no sean helipuertos.

Sección 01.9.8: Helipuerto a bordo de un buque

Helipuerto situado en un buque que puede haber sido o no construido ex profeso. Los helipuertos a bordo de un buque construidos ex profeso son aquellos diseñados específicamente para operaciones de helicópteros. Los no construidos ex profeso son aquellos que utilizan un área del buque capaz de soportar helicópteros, pero que no han sido diseñados específicamente para tal fin.

Sección 01.9.9: Helipuerto de alternativa

Helipuerto al que podría dirigirse un helicóptero cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al helipuerto de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de helipuertos de alternativa:

- a) Helipuerto de alternativa de destino (Ver [Sección 01.9.9.1](#))
- b) Helipuerto de alternativa en ruta (Ver [Sección 01.9.9.2](#))
- c) Helipuerto de alternativa posdespegue (Ver [Sección 01.9.9.3](#))

Nota. — El helipuerto del que despegue un vuelo también puede ser helipuerto de alternativa en ruta o helipuerto de alternativa de destino para dicho vuelo.

Sección 01.9.9.1: Helipuerto de alternativa de destino

Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el helipuerto de aterrizaje previsto.

Sección 01.9.9.2: Helipuerto de alternativa en ruta

Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.

Sección 01.9.9.3: Helipuerto de alternativa post despegue

Helipuerto de alternativa en el que podría aterrizar un helicóptero si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el helipuerto de salida.

Sección 01.9.10: Helipuerto de superficie

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

Sección 01.9.11: Helipuerto elevado

Helipuerto emplazado sobre una estructura terrestre elevada.

Sección 01.9.12: Henrio (H)

La inductancia de un circuito cerrado en el cual se produce una fuerza electromotriz de 1 voltio cuando la corriente eléctrica en el circuito varía uniformemente con una cadencia de 1 amperio por segundo.

Sección 01.9.13: Hertz (Hz)

Medida de frecuencia de un fenómeno periódico cuyo período es de un segundo.

Sección 01.9.14: Hidrocarburos sin quemar

Cantidad de compuestos de hidrocarburos de todas clases y pesos moleculares, contenidos en una muestra de gas, calculada en el equivalente de metano.

Sección 01.9.15: Hora prevista de aproximación

Hora a la que el ATC 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

Nota. — La hora a que realmente se abandone el punto de referencia de espera dependerá de la autorización de aproximación.

Sección 01.9.16: Hora prevista de fuera calzos

Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Sección 01.9.17: 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.

Sección 01.9.17.1: Horario de trabajo de los controladores de tránsito aéreo

Plan para asignar los períodos de servicio y períodos fuera de servicio de los controladores de tránsito aéreo en un período de tiempo, denominado también lista de servicio.

Sección 01.9.18: Humo

Materias carbonosas, contenidas en las emisiones del escape, que obstaculizan la transmisión de la luz.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO X – DEFINICIONES LETRA “I”

Sección 01.10.1: IFR

Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

Sección 01.10.1.1: Identificador único de vuelo a escala mundial (GUF1)

Elemento de datos invariable asociado a un vuelo que permite a la totalidad de integrantes admisibles de la comunidad ATM remitirse, sin ambigüedades, a la información relativa a ese vuelo.

Sección 01.10.2: IMC

Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Sección 01.10.2.1: Impostor

Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje auténtico.

Sección 01.10.2.2: Imprevisibilidad

La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Sección 01.10.3: INCERFA

Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

Sección 01.10.4: Incidente (o incidente de aviación)

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

Nota. — En el adjunto C del Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

Sección 01.10.5: Incidente grave

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

Nota 1. — La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Sección 01.10.6: Incidente imputable a mercancías peligrosas

Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionada con él que no constituye un accidente imputable a mercancías peligrosas y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de alguna aeronave que ocasiona lesiones a alguna persona, daños a los bienes o al medio ambiente, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera incidente imputable a mercancías peligrosas toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que pueda haber puesto en peligro a la aeronave o a sus ocupantes.

Sección 01.10.7: Incombustible

La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 15 minutos.

Sección 01.10.8 Incompatible

Se describen así aquellas mercancías peligrosas que, de mezclarse, podrían generar, peligrosamente, calor o gases, o producir alguna sustancia corrosiva.

Sección 01.10.9 Indicador de lugar

Grupo de clave, de 4 letras, formulado de acuerdo las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

Sección 01.10.10: Indicador de sentido de aterrizaje

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

Sección 01.10.10.1: Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional

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

Sección 01.10.10.2: Índice de clasificación de aeronaves (ACR)

Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Nota. — Aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

Sección 01.10.11: Índice de humo

Término adimensional que cuantifica las emisiones de humo

Sección 01.10.12: Información aeronáutica

Resultado de la agrupación, análisis y formateo de datos aeronáuticos.

Sección 01.10.13: Información AIRMET

La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad operacional de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

Sección 01.10.14: Información de aplicación

Se refiere a los nombres de aplicación (p. ej. Calificadores de AE como ADS y CPC), los números de versión y las direcciones (TSAP largo o breve, según se requiera) de cada aplicación.

Sección 01.10.15: 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.

Sección 01.10.16: Información meteorológica

Informe meteorológico, análisis, pronóstico, y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Sección 01.10.17: Información SIGMET

Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad operacional de aeronaves.

Sección 01.1017.0: Información sobre seguridad operacional.

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

Sección 01.10.17.1: Informe de capacidad

Información sobre la capacidad de enlace de datos del transpondedor notificada en el campo de capacidad (CA) de una respuesta a llamada general, o en la transmisión de señales espontáneas (véase “Informe de capacidad de enlace de datos”).

Sección 01.10.17.2: Informe de capacidad de enlace de datos

Información en una respuesta Com-B por la que se indican las capacidades completas de comunicaciones en Modo S de la instalación de aeronave.

Sección 01.10.17.2.1: Informe del estado de la pista (RCR).

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

Sección 01.10.17.2.2: Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

Información necesaria para la planificación, coordinación y notificación de vuelos, intercambiada en un formato normalizado entre integrantes de la comunidad ATM, incluso quienes intervienen en las operaciones de vuelo y de aeródromo.

Sección 01.10.17.2.3: Servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE). Conjunto de servicios establecidos a fin de facilitar el intercambio de FF-ICE, una evaluación precisa de las demandas, una planificación adecuada de los recursos y una optimización de la planificación y ejecución de los vuelos.

Nota. — La autoridad ATS competente podrá designar una dependencia existente, como una dependencia de servicios de tránsito aéreo o una dependencia local o regional de gestión de afluencia del tránsito aéreo, como dependencia de servicios FF-ICE.

Sección 01.10.18: Informe meteorológico

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

Sección 01.10.19: Informe preliminar

Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

Sección 01.10.19: Iniciación (datos aeronáuticos o información aeronáutica)

Creación del valor asociado con un nuevo dato o una nueva información, o modificación del valor de un dato o información existente.

Sección 01.10.19.0: Iniciador (datos aeronáuticos o información aeronáutica)

Entidad responsable de la iniciación de datos o información y/o de la cual la organización a cargo del AIS recibe información y datos aeronáuticos.

Sección 01.10.20: Inicio del viaje

El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

Sección 01.10.21: Inspección

La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Sección 01.10.22: Inspección de seguridad

Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

Sección 01.10.23: Inspección de seguridad de la aeronave

Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos

Sección 01.10.24: Inspector de la aviación civil (Inspector de seguridad operacional de la aviación)

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

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

Sección 01.10.25: Instalación de búsqueda y salvamento

Todo recurso móvil, comprendidas las brigadas de búsqueda y salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.

Sección 01.10.26: Instalación de deshielo/antihielo

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

Sección 01.10.27: Instalación de retransmisión automática

Instalación de teletipo en la que se emplea equipo automático para la transferencia de mensajes, de los circuitos de entrada a los de salida.

Nota. — Esta definición es aplicable también a las instalaciones completamente automáticas y semiautomáticas

Sección 01.10.28: Instalación de retransmisión completamente automática

Instalación de teletipo en la que la interpretación de la responsabilidad de la retransmisión respecto al mensaje que se recibe y el establecimiento de las conexiones necesarias para hacer las retransmisiones apropiadas se llevan a cabo automáticamente, así como todas las demás funciones normales de retransmisión, evitando así la necesidad de que intervenga el operador, excepto para fines de supervisión.

Sección 01.10.29: Instalación de retransmisión de cinta arrancada

Instalación de teletipo en la que los mensajes se reciben y retransmiten en forma de cinta de teletipo y en la que todas las funciones de retransmisión se realizan con intervención del operador.

Sección 01.10.30: Instalación de retransmisión semiautomática

Instalación de teletipo en la que la interpretación de la responsabilidad de la retransmisión respecto al mensaje que se recibe y el establecimiento de las conexiones necesarias para hacer las retransmisiones apropiadas requieren la intervención de un operador, pero en la que todas las demás funciones normales de retransmisión se llevan a cabo automáticamente.

Sección 01.10.30.1: Instalación ILS de Categoría de actuación I.

Un ILS que proporciona información de guía desde el límite de cobertura del ILS hasta el punto en que el eje de rumbo del localizador corta la trayectoria ILS de planeo del ILS a una altura de 30 m (100 ft), o menos, por encima del plano horizontal que contiene el umbral.

Nota. — El límite inferior se establece en 30 m (100 ft) por debajo de la altura de decisión (DH) mínima para la Categoría I.

Sección 01.10.30.2: Instalación ILS de Categoría de actuación II

Un ILS que proporciona información de guía desde el límite de cobertura del ILS hasta el punto en el que el eje de rumbo del localizador corta la trayectoria ILS de planeo a una altura de 15 m (50 ft), o menos, por encima del plano horizontal que contiene el umbral.

Nota. — El límite inferior se establece en 15 m (50 ft) por debajo de la altura de decisión (DH) mínima para la Categoría II.

Sección 01.10.30.3: Instalación ILS de Categoría de actuación III.

Un ILS que con la ayuda de equipo auxiliar cuando sea necesario, proporcione información de guía desde el límite de cobertura de la instalación hasta la superficie de la pista, y a lo largo de la misma.

Sección 01.10.31: Instrucción reconocida

Instrucción que se imparte en el marco de un programa especial y supervisión que el Estado contratante aprueba.

Sección 01.10.32: Instrucciones Técnicas

Las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284), aprobadas y publicadas periódicamente de acuerdo con el procedimiento establecido por el Consejo de la OACI.

Sección 01.10.32.0: Instrucción y evaluación basadas en competencias

Instrucción y evaluación cuyas características son la orientación hacia la actuación, el énfasis en normas de actuación y su medición y la preparación de programas de instrucción de acuerdo con normas específicas de actuación.

Sección 01.10.32.1: Integridad

La integridad es una medición de la confianza que puede tenerse en que la información proporcionada por el sistema total es correcta. En la integridad se incluye la capacidad del sistema de proporcionar avisos oportunos y válidos (alertas).

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.10.32.2: Integrante de la tripulación a distancia

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

Sección 01.10.32.3: Integrante de la tripulación de vuelo a distancia

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

Sección 01.10.33: Integridad de los datos (nivel de aseguramiento)

Grado de aseguramiento de que no se han perdido ni alterado ningún dato aeronáutico ni sus valores después de la iniciación o enmienda autorizada.

Nota: esta definición se refiere a los servicios de tránsito aéreo.

Sección 01.10.34: Integridad de los datos

Probabilidad de que los datos no han sido alterados ni destruidos.

Sección 01.10.34.1: Integridad del ILS

La calidad referente a la seguridad que ofrece la precisión de la información suministrada por la instalación. El nivel de integridad del localizador o de la trayectoria de planeo se expresa en función de la probabilidad de que no se radien señales de guía falsas.

Sección 01.10.35: Integridad fronteriza

La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes o reglamentos relativos al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.

Sección 01.10.36: Intensidad efectiva

La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación

Sección 01.10.37: Intersección de calles de rodaje

Empalme de dos o más calles de rodaje

Sección 01.10.37.1: Intensidad del aviso de resolución

Magnitud de la maniobra indicada por el RA. Un RA puede tener varias intensidades sucesivas antes de ser cancelado. Una vez que se presenta una nueva intensidad RA, la anterior queda automáticamente anulada.

Sección 01.10.37.2: Interrogación de coordinación

Interrogación en Modo S (transmisión en enlace ascendente) radiada por sistemas ACAS II o III y que contiene un mensaje de resolución.

Sección 01.10.37.3: Intruso

Aeronave respecto a la cual el ACAS sigue un rastro establecido.

Sección 01.10.37.4: Intervalo

Uno de los intervalos de la serie de intervalos consecutivos de igual duración. Cada ráfaga de transmisión se inicia en el comienzo de un intervalo.

Sección 01.10.37.5: Intervalo actual

El intervalo en el que comienza una transmisión recibida.

Sección 01.10.37.6: Interrupción del enlace C2

Toda situación temporal en la cual el enlace C2 no está disponible, no es continuo, tiene muchas demoras o tiene una integridad inadecuada, pero que no ha excedido el tiempo de decisión sobre la pérdida del enlace C2.

Sección 01.10.38: Investigación

Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

Sección 01.10.39: Investigador encargado

Persona responsable por parte del Estado del suceso, que, en razón de sus calificaciones, dentro de la organización de la AAC, delega la realización y control de una investigación.

Nota. — Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

Sección 01.10.40: Isógona

Línea en un mapa o carta en la cual todos los puntos tienen la misma declinación magnética para una época determinada.

Sección 01.10.41: Isogriva

Línea en un mapa o carta que une los puntos de igual diferencia angular entre el norte de la cuadrícula de navegación y el norte magnético.

CAPITULO XII – DEFINICIONES LETRA “K”**Sección 01.12.1: Kelvin (K)**

Unidad de temperatura termodinámica, que es la fracción $1/273,16$ de la temperatura termodinámica del punto triple del agua.

Sección 01.12.2: Kilogramo (kg)

Unidad de masa; es igual a la masa del prototipo internacional del kilogramo.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XIII – DEFINICIONES LETRA “L”

Sección 01.13.1: Lesión grave

Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

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

Sección 01.13.2: Letrero.

- a) Letrero de mensaje fijo. Letrero que presenta solamente un mensaje.
- b) Letrero de mensaje variable. Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.

Sección 01.13.3: Levante de las mercancías

Acto por el que las autoridades aduaneras permiten que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.

Sección 01.13.4: Límite de autorización

Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo

Sección 01.13.4.1: Límite de alerta

Margen de tolerancia de error que no debe excederse en la medición de determinado parámetro sin que se expida una alerta.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.13.5: Línea aérea

Según lo estipulado en el Artículo 96 del Convenio, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.

Sección 01.13.5.1: Línea de mira de la antena MLS

El plano que pasa por el centro de fase de la antena perpendicularmente al eje horizontal contenido en el plano de la red de antenas.

Nota. — En el caso de azimut, normalmente la línea de mira de la antena y el azimut de cero grados están alineados. Sin embargo, se prefiere la designación "línea de mira" en un contexto técnico, y la designación "azimut de cero grados" en un contexto operacional (véase la definición correspondiente).

Sección 01.13.6: Lista de desviaciones respecto a la configuración (CDL)

Lista establecida por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran las partes exteriores de un tipo de aeronave de las que podría

prescindirse al inicio de un vuelo, y que incluye, de ser necesario, cualquier información relativa a las consiguientes limitaciones respecto a las operaciones y corrección de la performance.

Sección 01.13.7: 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 Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL), establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

Nota. — En el caso de RPAS, comprende el equipo que no funciona del RPAS, no solo de la RPA.

Sección 01.13.8: Lista maestra de equipo mínimo (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.

Sección 01.13.9: Litro (L)

Unidad de volumen para medir líquidos y gases, que es igual a 1 decímetro cúbico.

Sección 01.13.10: Lógica anticolisión

Subsistema o parte del ACAS que analiza los datos relativos a una aeronave intrusa y la propia aeronave, decide si corresponde generar avisos y, de ser así, genera dichos avisos. Incluye las funciones siguientes: seguimiento telemétrico y de altitud, detección de amenazas y generación de RA. Se excluye la vigilancia.

Sección 01.13.11: Longitud del campo de referencia del avión

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

Sección 01.13.12: Luces de protección de pista

Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.

Sección 01.13.13: Lugar crítico

Sitio del área de movimiento del aeródromo donde ya han ocurrido colisiones o incursiones en la pista o donde hay más riesgo de que ocurran, y donde se requiere mayor atención de los pilotos/conductores.

Sección 01.13.13.1: Lugar de aterrizaje

Zona definida dispuesta para recibir helicópteros con fines de embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo; abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento; y TLOF en los casos en que se prevean operaciones de rodaje aéreo.

Sección 01.13.14: Lumen (lm)

Flujo luminoso emitido en un ángulo sólido de un estereorradián por una fuente puntual que posee una intensidad uniforme de 1 candela.

Sección 01.13.15: Lux (lx)

Iluminación producida por un flujo luminoso de 1 lumen distribuido uniformemente sobre una superficie de 1 metro cuadrado.

Sección 01.13.16: Luz aeronáutica de superficie

Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

Sección 01.13.17: Eliminada.**Sección 01.13.18: Luz fija**

Luz que posee una intensidad luminosa constante cuando se observa desde un punto fijo.

Sección 01.13.19: Luz puntiforme

Señal luminosa que no presenta longitud perceptible

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XIV – DEFINICIONES LETRA “M”

Sección 01.14.0: Maletín de vuelo electrónico (EFB)

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

Sección 01.14.1: Manejo de amenazas

Proceso de detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Nota. — Véanse Capítulo 6 de la parte II, Sección I de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea _ Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868) y Circular 314 sobre manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo* para obtener una descripción de estados no deseados.

Sección 01.14.2: Manejo de errores

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

Nota. — Véanse el Capítulo 6 de la Parte II, Sección I de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

Sección 01.14.3: Mantenimiento

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

Sección 01.14.3.01: Mantenimiento

Realización de tareas en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o piezas conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Sección 01.14.4: Mantenimiento de la aeronavegabilidad

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

Sección 01.14.5: Manual de operación de la aeronave

Manual, aceptable para la AAC, que contiene los procedimientos de utilización de la aeronave en situación normal, anormal y de emergencia, listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves.

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

Nota 2 En el caso de RPAS, comprende la información relacionada con todo el sistema, incluida la RPS.

Sección 01.14.6: Manual de operaciones

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

Sección 01.14.7: Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento

Documento aprobado por la AAC que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.

Sección 01.14.8: Manual de vuelo

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

Nota: En el caso de RPAS, comprende la información relacionada con todo el sistema, incluida la RPS y los/as integrantes de la tripulación de vuelo a distancia.

Sección 01.14.9: Manual de control de mantenimiento del explotador

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

Nota. — En el caso de RPAS, comprende todas las piezas y componentes del RPAS, no solo la RPA

Sección 01.14.10: Mapa en altitud

Mapa meteorológico relativo a una superficie en altitud o capa determinadas de la atmósfera.

Sección 01.14.11: Mapa previsto

Predicción de elementos meteorológicos especificados, para una hora o período especificados y respecto a cierta superficie o porción del espacio aéreo, representada gráficamente en un mapa.

Sección 01.14.12: Marca común

Marca asignada por la Organización de Aviación Civil Internacional a la Autoridad de registro de marca común, cuando ésta matricula aeronaves de un organismo internacional de explotación sobre una base que no sea nacional.

Nota. — Todas las aeronaves de un organismo internacional de explotación que están matriculadas sobre una base que no sea nacional llevan la misma marca común.

Sección 01.14.12.1: Marco de competencias de la OACI

Un marco de competencias, elaborado por la OACI, es una selección de competencias para determinada disciplina de aviación. A cada competencia corresponde una descripción y comportamientos observables.

Sección 01.14.13: Margen

Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

Sección 01.14.13.1: Margen

Grado máximo de distorsión del circuito en cuyo extremo están situados los aparatos, compatible con la traducción correcta de todas las señales que puedan recibirse.

Nota: esta definición es relativa a la Red AFTN.

Sección 01.14.13.2: Margen efectivo

Margen de un aparato determinado que puede medirse en condiciones reales de funcionamiento.

Nota: esta definición es relativa a la Red AFTN.

Sección 01.14.14: Masa de cálculo para el aterrizaje

Masa máxima de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar.

Sección 01.14.15: Masa de cálculo para el despegue

Masa máxima de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que tendrá al comienzo del recorrido de despegue.

Sección 01.14.16: Masa de cálculo para el rodaje

Masa máxima de la aeronave para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue

Sección 01.14.17: Masa máxima

Masa máxima certificada de despegue.

Sección 01.14.18: Material incombustible

Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.

Sección 01.14.18.0: Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM).

Matriz que permite evaluar la clave de estado de la pista, utilizando procedimientos conexos, a partir de un conjunto de condiciones de la superficie de la pista que se haya observado y del informe del piloto acerca de la eficacia de frenado.

Sección 01.14.18.1: Mediana velocidad de modulación

Velocidad de modulación superior a 300 baudios y hasta 3 000 baudios, inclusive.

Sección 01.14.18.2: Materia particulada no volátil (nvPM).

Partículas emitidas que existen en el plano de salida de la tobera de escape del motor de turbina de gas que no se volatilizan al calentarse hasta una temperatura de 350 °C.

Sección 01.14.19: Médico evaluador

Médico cualificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que ha sido designado por la autoridad otorgadora de licencias y que tiene las competencias para evaluar y determinar estados de salud de importancia para la seguridad de vuelo.

Nota 1. — Los médicos evaluadores hacen una evaluación de los informes médicos presentados por los médicos examinadores a la autoridad otorgadora de licencias.

Nota 2. — Se espera que los médicos evaluadores mantengan actualizados sus conocimientos profesionales.

Sección 01.14.20: Médico examinador

Médico con instrucción en medicina aeronáutica y conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico, que es designado por la autoridad otorgadora de licencias para llevar a cabo el reconocimiento médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriben requisitos médicos.

Sección 01.14.21: Medio alternativo de comunicación

Medio de comunicación disponible en iguales condiciones, además del medio primario.

Sección 01.14.22: Medio primario de comunicación

Medio de comunicación que ha de adoptarse normalmente por las aeronaves y por las estaciones terrestres, como primera elección cuando existan otros medios de comunicación.

Sección 01.14.22.0: Mensaje CPDLC

Información intercambiada entre un sistema de a bordo y su contraparte de tierra. Un mensaje CPDLC consta de un solo elemento de mensaje o de una combinación de elementos de mensaje enviados por el iniciador en una sola transmisión.

Sección 01.14.22.1: Mensaje de resolución

El mensaje que contiene el complemento de aviso de resolución (RAC).

Sección 01.14.22.2: Mensaje de longitud ampliada (ELM)

Serie de interrogaciones Com-C (ELM de enlace ascendente) transmitidas sin necesidad de respuestas intercaladas, o serie de respuestas Com-D (ELM de enlace descendente) transmitidas sin interrogaciones intercaladas.

Sección 01.14.22.3: Mensaje de longitud normal (SLM)

Intercambio de datos digitales mediante interrogaciones Com-A selectivamente dirigidas o, mediante respuestas Com-B (véase “Com-A” y “Com-B”).

Sección 01.14.22.4: Mensaje ADS-B UAT

Mensaje radiodifundido una vez por segundo por cada aeronave para transmitir el vector de estado y otra información. Los mensajes ADS-B UAT pueden adoptar una de dos formas dependiendo de la cantidad de información que debe transmitirse en un segundo dado: el Mensaje ADS-B UAT básico o el Mensaje ADS-B UAT largo (véanse las dos definiciones en 12.4.4.1 del anexo 10 volumen III de la OACI). Las estaciones terrestres UAT permiten el servicio de información de tránsito — radiodifusión (TIS-B) mediante la transmisión de mensajes ADS-B en el segmento ADS-B de la trama UAT.

Sección 01.14.22.5: Mensaje terrestre en enlace ascendente por UAT

Mensaje radiodifundido por estaciones terrestres, dentro del segmento terrestre de la trama UAT, para transmitir información de vuelo tal como datos meteorológicos en texto y en gráficos, avisos y otra información aeronáutica, a las aeronaves que se encuentran en el volumen de servicio de la estación terrestre (para más detalles véase 12.4.4.2 del anexo 10 volumen III de la OACI).

Sección 01.14.23: Mejores prácticas de la industria

Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas

Nota. — Algunos Estados aceptan las mejores prácticas de la industria y hacen mención de ellas al preparar reglamentos para cumplir los requisitos del Anexo 19 y proporcionan sus fuentes o informan cómo obtenerlas.

Sección 01.14.24: Mercancías peligrosas

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

Nota: El transporte internacional de mercancías peligrosas por vía aérea y su clasificación se rigen por las disposiciones del Anexo 18

Sección 01.14.25: Metadatos

Datos respecto a datos (ISO 19115).

Nota. — Datos que describen y documentan datos.

Nota. — Descripción estructurada del contenido, la calidad, las condiciones u otras características de los datos

Sección 01.14.25.1: Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional

El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.

Sección 01.14.26: METAR-D

Acrónimo que se utiliza para designar el servicio de informes meteorológicos aeronáuticos por enlace de datos.

Sección 01.14.27: Metro (m)

Distancia que la luz recorre en el vacío en $1/299\,792\,458$ de segundo.

Sección 01.14.27.1: Microplaqueta codificada

Salida “1” o “0” del codificador convolucional a media ($1/2$) o un cuarto ($1/4$) de velocidad

Sección 01.14.28: Miembro de la tripulación

Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

Sección 01.14.29: Miembro de la tripulación de cabina

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

Sección 01.14.30: 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.

Sección 01.14.30.1: Miembro de la tripulación de vuelo a distancia

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

Sección 01.14.31: Milla marina (NM)

La longitud exactamente igual a 1 852 metros.

Sección 01.14.32: Mínimos de utilización de aeródromo

Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

- a) el despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista 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 o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación;
- c) el aterrizaje en operaciones de aproximación y aterrizaje con guía vertical, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H); y
- d) el aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

Nota – Esta definición es cuando sea para cartas aeronáuticas

Sección 01.14.32.1: Mínimo de utilización de aeródromo basado en la performance (PBAOM)

Mínimo de utilización de aeródromo para una operación determinada de despegue, aproximación o aterrizaje más bajo que el disponible comúnmente cuando se utiliza una aeronave básica.

Nota 1. — El PBAOM se calcula teniendo en consideración las capacidades combinadas de la aeronave y de las instalaciones terrestres disponibles. Pueden encontrarse orientaciones adicionales sobre el PBAOM en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

Nota 2. — El PBAOM puede basarse en créditos operacionales.

Nota 3. — El PBAOM no se limita a las operaciones PBN.

Sección 01.14.33: Mínimos de utilización de aeródromo/helipuerto

Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

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

Sección 01.14.33.1: Misión SAR:

Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) es el único organismo ejecutivo y coordinador de los medios puestos a su disposición, cuyo objetivo es efectuar la búsqueda de aeronaves y salvamento de sus ocupantes, que se hallen en peligro o extraviadas dentro de su área jurisdiccional. Además, en la medida que su función primaria y medios lo permitan, presta ayuda en la búsqueda y salvamento de personas en otros tipos de emergencias.

Sección 01.14.33.2: Modelo de competencias adaptado:

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

Sección 01.14.33.3: Modelo de performance

Una herramienta o método de análisis que se ha validado a partir de los datos corregidos de las pruebas de vuelo, que puede utilizarse para determinar los valores del SAR para calcular el valor de medición para la evaluación de emisiones de CO₂ en las condiciones de referencia.

Sección 01.14.34: Modelo de elevación digital (MED)

La representación de la superficie del terreno por medio de valores de elevación continuos en todas las intersecciones de una retícula definida, en relación con una referencia (datum) común.

Nota. — El modelo de terreno digital (MTD) a veces se menciona como MED.

Sección 01.14.34.2: Modelo de intercambio de información meteorológica (IWXXM) de la OACI

Modelo de datos para representar información meteorológica aeronáutica.

Sección 01.14.35: Modelo de referencia para interconexión de sistemas abiertos (OSI)

Modelo que proporciona un enfoque normalizado al diseño de red a base de módulo por los que se subdividen los conjuntos complejos de funciones en siete capas más manejables, independientes y funcionales. Convencionalmente se representan habitualmente las capas en pilas verticales.

Sección 01.14.35.0: Modificación

Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice.

Nota. — Una modificación también puede comprender la incorporación de la modificación, que es una tarea de mantenimiento que está sujeta a una conformidad de mantenimiento.

Sección 01.14.35.1: Modo 2.

Un modo VDL sólo de datos que utiliza la modulación D8PSK y un plan de control de acceso múltiple en sentido de portadora (CSMA).

Sección 01.14.35.2: Modo 3

Un modo VDL de voz y de datos que utiliza la modulación D8PSK y un plan de control de acceso al medio TDMA.

Sección 01.14.35.3: Modo 4

Un modo VDL sólo de datos que utiliza un plan de modulación GFSK y acceso múltiple por división en el tiempo autoorganizado (STDMA).

Sección 01.14.35.4: Modulación por desplazamiento de frecuencia con filtro gaussiano (GFSK)

Técnica de fase continua de modulación por desplazamiento de frecuencia que utiliza dos tonos y un filtro de forma de impulso gaussiano.

Sección 01.14.35.5: Modulación por desplazamiento de fase-M (M-PSK)

Modulación de fase digital que hace que la forma de onda de la portadora tome un valor M del conjunto de valores M.

Sección 01.14.35.5.1: Modulación adaptativa

Capacidad de un sistema para comunicarse con otro sistema utilizando múltiples perfiles de ráfaga y la capacidad de un sistema para comunicarse posteriormente con múltiples sistemas utilizando diferentes perfiles de ráfaga.

Sección 01.14.36: Modo circuito

Configuración de la red de comunicaciones que confiere la apariencia a la aplicación de un trayecto de transmisión especializado

Sección 01.14.36.1: Modo de aproximación final (FA)

La condición de la operación del DME/P que presta apoyo a las operaciones de vuelo en las zonas de aproximación final y de pista.

Sección 01.14.36.2: Modo de aproximación inicial (IA)

La condición de la operación del DME/P que presta apoyo a las operaciones de vuelo fuera de la zona de aproximación final y con características de compatibilidad con el DME/N.

Sección 01.14.36.3 Modos W, X, Y, Z

Método de codificación de las transmisiones del DME mediante separación en el tiempo de los impulsos de un par, de modo que cada frecuencia pueda utilizarse más de una vez.

Sección 01.14.37: Mol (mol)

Cantidad de sustancia de un sistema que contiene tantas entidades elementales como átomos existen en 0,012 kg de carbono 12.

Nota. — Cuando se emplea el mol, deben especificarse las entidades elementales, que pueden ser átomos, moléculas, iones, electrones, otras partículas o grupos especificados de tales partículas.

Sección 01.14.38: Motor

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

Sección 01.14.39: Motores críticos

Todo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave relacionadas con el caso de vuelo de que se trate.

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

Sección 01.14.40: Multiplex por distribución en el tiempo (TDM)

Estrategia de compartición de canal por la que se establece una secuencia en tiempo, en el mismo canal, de paquetes de información provees de la misma fuente, pero hacia destinos distintos.

CAPITULO XV – DEFINICIONES LETRA “N”

Sección 01.15.1: Navegación basada en la performance (PBN)

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

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

Sección 01.15.2: Navegación de área (RNAV)

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

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

Sección 01.15.3: Newton (N)

Fuerza que, aplicada a un cuerpo que posee una masa de 1 kilogramo produce una aceleración de 1 metro por segundo al cuadrado.

Sección 01.15.4: Eliminada. (Refierase a la Sección 01.6.67.1)

Sección 01.15.5: Eliminada. (Refierase a la Sección 01.6.67.1)

Nota. — Las mezclas de hielo, de nieve 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.

Sección 01.15.6: Nivel

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

Sección 01.15.6.1: Nivel de confianza

La probabilidad de que el valor verdadero de un parámetro esté comprendido en un intervalo determinado que contenga la estimación de su valor.

Nota. — El intervalo suele denominarse “exactitud” de la estimación.

Sección 01.15.7: Nivel de crucero

Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Sección 01.15.7.1: Nivel de sensibilidad (S)

Un número entero que define un conjunto de parámetros utilizados en los algoritmos de aviso de tránsito (TA) y anticollisión para controlar el tiempo de aviso proporcionado por la amenaza posible y por la lógica de detección de amenazas, así como los valores de los parámetros correspondientes a la lógica de selección RA.

Nota. — Para la selección de TA y RA, no se utiliza el nivel de sensibilidad en sistemas compatibles con el ACAS X.

Sección 01.15.8: Nivel de vuelo

Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1,013.2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1. — Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- a) se ajuste al QNH, indicará la altitud;
- b) se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;
- c) se ajuste a la presión de 1,013.2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Nota 2.— Los términos “altura” y “altitud”, usados en la Nota 1, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

Sección 01.15.9: Nivel deseado de seguridad [operacional] (TLS)

Expresión genérica que representa el nivel de riesgo que se considera aceptable en circunstancias particulares.

Sección 01.15.9.1: 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: de 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 o más.

Sección 01.15.9.2: 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 salpicaduras; densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

Nota. — Las mezclas de hielo, de nieve 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 translúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

Sección 01.15.10: Noche

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

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

Sección 01.15.10.1: Norma de competencia.

Nivel de actuación que se define como aceptable al evaluar si se ha adquirido o no se ha adquirido una competencia.

Sección 01.15.11: 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.

Sección 01.15.12: Nube de importancia para las operaciones

Una nube en la que la altura de la base es inferior a 1 500 m (5 000 ft) o inferior a la altitud mínima de sector más alta, el valor que sea más elevado de esos dos, o una nube cumulonimbus o cumulus en forma de torre a cualquier altura.

Sección 01.15.13: Nudo (kt)

Velocidad igual a 1 milla marina por hora.

Sección 01.15.14: Número de clasificación de aeronaves (ACN)

Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Nota 1. — El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

Nota 2.— Aplicable hasta el 27 de noviembre de 2024.

Sección 01.15.15: Número de clasificación de pavimentos (PCN)

Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones para operación de aeronaves.

Sección 01.15.16: Número ONU

Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XVI – DEFINICIONES LETRA “O”

Sección 01.16.0: Objeto extraño (FOD).

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

Sección 01.16.1: Objeto frangible

Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

Sección 01.16.2: Observación (meteorológica)

Evaluación de uno o más elementos meteorológicos.

Sección 01.16.3: Observación de aeronave

Evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

Sección 01.16.3.1: Observador RPA

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

Sección 01.16.3.2: Observatorio vulcanológico estatal.

Observatorio vulcanológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para vigilar volcanes activos o potencialmente activos dentro de un Estado y para proporcionar, a sus correspondientes centros de control de área/centros de información de vuelo, oficinas de vigilancia meteorológica y centros de avisos de cenizas volcánicas, información sobre la actividad volcánica.

Sección 01.16.4: Obstáculo

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

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

Nota. — El término obstáculo se utiliza en el RAC 04 únicamente para especificar en las cartas los objetos que se consideran potencialmente peligrosos para el paso seguro de aeronaves en el tipo de operación para el cual se diseñó cada serie de cartas.

Sección 01.16.4.1: Ocupación del transpondedor

Estado de no disponibilidad del transpondedor desde el momento en que éste detecta una señal entrante que parece generar una acción o desde el comienzo de una transmisión autoiniciada, hasta el momento en que puede responder a otra interrogación.

Nota. — Las señales de los distintos sistemas que contribuyen a la ocupación del transpondedor se describen en el Manual de vigilancia aeronáutica (Doc 9924), Apéndice M.

Sección 01.16.5: Oficial de seguridad de a bordo

Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios

de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Sección 01.16.6: 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.

Nota. — Una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo puede establecerse como dependencia separada o combinada con una dependencia existente, tal como otra dependencia de los servicios de tránsito aéreo, o una dependencia del servicio de información aeronáutica.

Sección 01.16.7: Oficina meteorológica

Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Sección 01.16.7.1: Oficina de vigilancia meteorológica.

Oficina designada para proporcionar información específica sobre la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves dentro de una determinada zona de responsabilidad.

Sección 01.16.8: Oficina meteorológica de aeródromo

Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para los aeródromos al servicio de la navegación aérea internacional.

Sección 01.16.9: Oficina NOTAM internacional (NOF)

Oficina designada por un Estado para el intercambio internacional de NOTAM.

Sección 01.16.10: Ohmio (Ω)

Resistencia eléctrica entre dos puntos de un conductor cuando una diferencia de potencial de 1 voltio, aplicada entre estos dos puntos, produce en ese conductor una corriente de 1 amperio, no siendo el conductor fuente de fuerza electromotriz alguna.

Sección 01.16.11: Ondulación geoidal

La distancia del geode por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia.

Nota. — Con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

Sección 01.16.12: Operación

Actividad o grupo de actividades que están sujetas a peligros iguales o similares y que requieren un conjunto de equipo que se habrá de especificar; o, el logro o mantenimiento de un conjunto de competencias de piloto, para eliminar o mitigar el riesgo de que se produzcan esos peligros.

Nota. — Dichas actividades incluyen, sin que la enumeración sea exhaustiva, operaciones mar adentro, operaciones de izamiento o servicio médico de urgencia.

Sección 01.16.12.1: Operación con visibilidad directa visual (VLOS)

Operación en la cual el piloto/la pilota a distancia u observador RPA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave pilotada a distancia.

Sección 01.16.12.2: Operación con tiempo de desviación extendido (EDTO)

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

Sección 01.16.12.3: Operación de la aviación corporativa

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

Sección 01.16.13: Operación de aproximación y aterrizaje con guía vertical

Tipo de aproximación por instrumentos que utiliza guía lateral y vertical pero no satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.

Sección 01.16.14: Operación de aproximación y aterrizaje de precisión

Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión lateral y vertical con mínimos determinados por la categoría de la operación.

Sección 01.16.15: Operación de aproximación y aterrizaje que no es de precisión

Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía lateral pero no utiliza guía vertical.

Sección 01.16.16: Operación de aviación general

Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos. Es decir, aquella actividad de vuelo realizada sin fines de lucro, tales como instrucción, recreación o deporte.

Sección 01.16.17: Operación de Categoría I (CAT I)

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

Sección 01.16.18: Operación de Categoría II (CAT II)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior 60m. (200 ft), pero no inferior a 30m. (100 ft), y un alcance visual en la pista no inferior a 300m.

Sección 01.16.18.1: Operación de Categoría IIIA (CAT IIIA)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos: hasta una altura de decisión inferior a 30m. (100 ft), o sin limitación de altura de decisión; y con un alcance visual en la pista no inferior a 175m.

Sección 01.16.19: Operación de Categoría IIIB (CAT IIIB)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos: a) hasta una altura de decisión inferior a 15m. (50 ft), o sin limitación de altura de decisión; y con un alcance visual en la pista inferior a 175m. pero no inferior a 50m.

Sección 01.16.20: Operación de Categoría IIIC (CAT IIIC)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos sin altura de decisión ni limitaciones en cuanto al alcance visual en la pista. Cuando los valores de altura de decisión (DH) y de alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, las operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos han de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (ej. Una operación con una DH correspondiente a la CAT. IIIA, pero con un RVR de la CAT. IIIB, se considerará operación de la CAT.IIIB, y una operación con una DH

Sección 01.16.21: Operación de transporte aéreo comercial

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

Sección 01.16.22: Operaciones en Clase de performance 1

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

| Nota. — En el caso de RPAS, se aplica únicamente a los helicópteros pilotados a distancia.

Sección 01.16.23: Operaciones en Clase de performance 2

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

| Nota. — En el caso de RPAS, se aplica únicamente a los helicópteros pilotados a distancia

Sección 01.16.24: Operaciones en Clase de performance 3

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

| Nota. — En el caso de RPAS, se aplica únicamente a los helicópteros pilotados a distancia.

Sección 01.16.25: Operaciones en el mar

Operaciones en las que una proporción considerable del vuelo se realiza sobre zonas marítimas desde puntos mar adentro o a partir de los mismos. Dichas operaciones incluyen, sin que la enumeración sea exhaustiva, el apoyo a explotaciones de petróleo, gas y minerales en alta mar y el traslado de pilotos de mar.

Sección 01.16.26: Operaciones de aproximación por instrumentos

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

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

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

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

Sección 01.16.26.1: Operaciones en condiciones de baja visibilidad (LVO).

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

Sección 01.16.27: Operaciones paralelas segregadas

Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

Sección 01.16.30: Orden de deportación

Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes de un Estado y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga de ese Estado.

Sección 01.16.31: Orden de retiro

Una orden por escrito notificada por un Estado a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.

Sección 01.16.32: Organismo de mantenimiento reconocido

Organismo reconocido por el Estado Salvadoreño, de conformidad con los requisitos del RAC 145, para efectuar el mantenimiento de aeronaves, motores, hélices o piezas de las mismas y que actúa bajo la supervisión de la AAC.

Nota. — Esta definición no excluye el hecho de que dicho organismo y su supervisión sean reconocidos por más de un Estado.

Sección 01.16.32.1: Organismo de mantenimiento reconocido.

Organismo reconocido por un Estado contratante, de conformidad con los requisitos del Anexo 8, Parte II, Capítulo 6 – Reconocimiento de organizaciones de mantenimiento, para efectuar el mantenimiento de aeronaves, motores, hélices o piezas de las mismas y que actúa bajo la supervisión reconocida por dicho Estado.

Nota. — Esta definición no excluye el hecho de que dicho organismo y su supervisión sean reconocidos por más de un Estado.

Sección 01.16.33: Organismo de telecomunicaciones aeronáuticas

Organismo responsable de la operación de una o varias estaciones del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Sección 01.16.34: Organismo internacional de explotación

Organismo del tipo previsto en el Artículo 77 del Convenio.

Sección 01.16.35: Organización de instrucción reconocida

Entidad aprobada por y que funciona bajo la supervisión de un Estado contratante de conformidad con los requisitos del Anexo 1, para que realice la instrucción reconocida. Entidad aprobada por la AAC o por un Estado contratante de conformidad con los requisitos del RAC 141, 147 ó Anexo 1, 1.2.8.2 y apéndice 2, para que realice la instrucción de las tripulaciones de vuelo y que funciona bajo la supervisión de la AAC.

Sección 01.16.35.1: Origen virtual

Punto en el cual la línea a recta que pasa por los puntos de amplitud 30 y 5% del borde anterior del impulso corta al eje de amplitud 0% (véase la Figura 3-2 del anexo 10 Volumen I de la OACI).

Sección 01.16.36: Ornitóptero

Aerodino que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de batimiento.

Sección 01.16.37: Óxidos de nitrógeno

La suma de las partes de óxido nítrico y de bióxido de nitrógeno contenidas en una muestra de gas, calculada como si el óxido nítrico estuviese presente en forma de bióxido de nitrógeno.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XVII – DEFINICIONES LETRA “P”

Sección 01.17.1: Pantalla de visualización frontal.

Sistema de presentación visual de la información de vuelo en el campo visual frontal externo del piloto.

Sección 01.17.2: Paquete

La unidad básica de transferencia de datos entre dispositivos de comunicaciones dentro de la capa de red. (p. ej., un paquete ISO 8208 o un paquete en Modo S).

Sección 01.17.2.1: Paquete en Modo S

Paquete que se conforma a la norma de la subred en Modo S, diseñado con el fin de reducir a un mínimo la anchura de banda necesaria del enlace aire-tierra. Los paquetes ISO 8208 pueden transformarse en paquetes en Modo S y viceversa.

Sección 01.17.3: Parte aeronáutica

El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Sección 01.17.4: Pasajero perturbador

Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave

Sección 01.17.5: Pascal (Pa)

Presión o tensión de 1 newton por metro cuadrado.

Sección 01.17.5.1: Peligro.

Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

Sección 01.17.5.2: Perfil de ráfaga

Conjunto de parámetros que describe las propiedades de transmisión por enlace ascendente o descendentes asociadas a un código de utilización de intervalos. Cada perfil contiene parámetros como son el tipo de modulación, el tipo de corrección de errores sin canal de retorno (FEC), la longitud del preámbulo, los intervalos de guarda, etc.

Sección 01.17.6: Performance de comunicación requerida (RCP)

Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en apoyo a funciones ATM específicas.

Sección 01.17.7: Performance de navegación requerida (RNP)

Declaración de la precisión de performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido. Es decir, declaración de los requisitos de performance de las comunicaciones operacionales en apoyo de funciones específicas de ATM [véase el Manual sobre la performance de comunicación requerida (RCP) (Doc 9869)].

Sección 01.17.8: Período de descanso

Período continuo y determinado de tiempo que sigue y/o precede al servicio, durante el cual los/las miembros de la tripulación de vuelo o de cabina están libres de todo servicio.

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

Sección 01.17.8.1: Período de servicio

Período que se inicia cuando el explotador o proveedor de servicios de navegación aérea exige que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina, controlador de tránsito aéreo se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio.

Sección 01.17.8.2: Período de servicio

Período que se inicia cuando el explotador exige que una persona integrante de la tripulación de vuelo o de cabina se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio.

Nota. — En el caso de RPAS, incluye a los/as integrantes de la tripulación de vuelo a distancia y otros/as integrantes de la tripulación a distancia.

Sección 01.17.9: Período de servicio de vuelo

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

Nota: Esta definición se refiere a operaciones internacionales – Helicópteros.

Nota 2--- En el caso de RPAS, incluye a las/los integrantes de la tripulación de vuelo a distancia.

Sección 01.17.9.1: Período de servicio de vuelo

Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando la aeronave se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.

Sección 01.17.9.2: Período fuera de servicio.

Período de tiempo continuo y determinado que sigue y/o precede al servicio, durante el cual el controlador del tránsito aéreo está libre de todo servicio.

Nota: Esta definición se refiere a Regulación de los Servicios de Información Aeronáutica

Sección 01.17.9.3: Permiso de Operación:

Es la autorización otorgada por la Autoridad de Aviación Civil a una persona natural o jurídica, para realizar servicios aéreos comerciales.

Nota: Definición de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley Orgánica de Aviación Civil de El Salvador

Sección 01.17.10: Persona con discapacidades (persona con impedimentos)

Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa de discapacidad al utilizar los

transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Sección 01.17.11: Persona deportada

Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

Sección 01.17.12: Persona documentada inapropiadamente

Una persona que viaja o intenta viajar: a) con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; b) con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado; c) con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

Sección 01.17.13: Persona no admisible

Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

Sección 01.17.13.1: Personal de operaciones

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

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

Sección 01.17.14: Personal que ejerce funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad

Personas que podrían poner en peligro la seguridad de la aviación si cumplieran sus obligaciones y funciones del modo indebido, lo cual comprende, sin limitarse sólo a los que siguen, a los miembros de tripulaciones, al personal de mantenimiento de aeronaves y a los controladores de tránsito aéreo.

Sección 01.17.14.1: Peso máximo

Peso máximo certificado de despegue.

Sección 01.17.15: Pie (ft)

Longitud exactamente igual a 0,304 8 metros.

Sección 01.17.16: Pilotar

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

Sección 01.17.16.1: Piloto a distancia

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

Sección 01.17.17: Piloto al mando

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

Sección 01.17.17.1: Piloto al mando

Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Nota – Esta definición se refiere a facilitación.

Sección 01.17.17.2: Piloto al mando a distancia

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

Sección 01.17.18: Piloto al mando bajo supervisión

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

Sección 01.17.19: Piloto de relevo en crucero

Miembro de la tripulación de vuelo designado para realizar tareas de piloto durante vuelo de crucero para permitir al piloto al mando o al copiloto el descanso previsto.

Sección 01.17.19.1: Piloto a los mandos (PF)

El piloto cuya tarea principal es controlar y gestionar la trayectoria de vuelo. Las tareas secundarias del PF son aquellas acciones que no están relacionadas con la trayectoria de vuelo (radiocomunicaciones, sistemas de aeronave, otras actividades operacionales, etc.) y la supervisión de otros miembros de la tripulación.

Sección 01.17.19.2: Piloto supervisor (PM)

El piloto cuya tarea principal consiste en supervisar la trayectoria de vuelo y su gestión por parte del PF. Las tareas secundarias del PF son aquellas acciones que no están relacionadas con la trayectoria de vuelo (radiocomunicaciones, sistemas de aeronave, otras actividades operacionales, etc.) y la supervisión de otros miembros de la tripulación.

Sección 01.17.20: Pista

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

Sección 01.17.20.1: Pista contaminada.

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

Nota: Refiérase a la definición "Estado de la superficie", se proporciona más información acerca de los descriptores del estado de la superficie de la pista.

Sección 01.17.20.2: Pista mojada

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

Sección 01.17.20.3: Pista seca

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

Sección 01.17.21: Pista de despegue

Pista destinada exclusivamente a los despegues.

Sección 01.17.22: Pista de vuelo por instrumentos

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

- a) Pista para aproximaciones que no son de precisión (Ver [Sección 01.17.24](#))
- b) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I (Ver [Sección 01.17.24.1](#))
- c) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II (Ver [Sección 01.17.24.2](#))
- d) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III (Ver [Sección 01.17.24.3](#))

Nota 1: Las ayudas visuales no tienen necesariamente que acomodarse a la escala que caracterice las ayudas no visuales que se proporcionen. El criterio para la selección de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.

Nota 2: Consúltase el Anexo 6 — Operación de aeronaves, para los tipos de operaciones de aproximación por instrumentos.

Sección 01.17.23: Pista de vuelo visual

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

Sección 01.17.24: Pista para aproximaciones que no son de precisión

Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo A y con visibilidad no inferior a 1 000 m.

Sección 01.17.24.1: Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I

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

Sección 01.17.24.2: Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II

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

Sección 01.17.24.3: Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III

Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma; y

- a) destinada a operaciones con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un
- b) alcance visual en la pista no inferior a 175 m.
- c) destinada a operaciones con una altura de decisión (DH) inferior a 15 m (50 ft), o sin altura de decisión, y un
- d) alcance visual en la pista inferior a 175 m pero no inferior a 50 m.
- e) destinada a operaciones sin altura de decisión (DH) y sin restricciones de alcance visual en la pista.

Nota. — Las ayudas visuales no tienen necesariamente que acomodarse a la escala que caracterice las ayudas no visuales que se proporcionen. El criterio para la selección de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.

Sección 01.17.25: Pistas casi paralelas

Pistas que no se cortan, pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15° o menos.

Sección 01.17.26: Pistas principales

Pistas que se utilizan con preferencia a otras siempre que las condiciones lo permitan

Sección 01.17.27: 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.

Sección 01.17.27.0: Plan de vuelo

Información especificada, respecto a un vuelo o una parte de un vuelo previsto de una aeronave.

Notas:

El término “plan de vuelo” puede ir acompañado de los adjetivos “preliminar”, “presentado”, “actualizado” u “operacional” a fin de señalar el contexto y las diferentes etapas de un vuelo.

Cuando se utilizan las palabras “mensaje de” delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo tal como han sido transmitidos.

Sección 01.17.28: Plan de vuelo actualizado

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

Sección 01.17.28.0: Plan de vuelo actualizado (CPL).

Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, en el plan de vuelo presentado, de haberlas, que resultan de incorporar autorizaciones ATC posteriores.

Sección 01.17.29: Plan de vuelo presentado

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

Sección 01.17.29.1: Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL). Último plan de vuelo presentado por el piloto, un explotador o un representante designado, para ser utilizado por las dependencias ATS.

Nota. — La abreviatura FPL indica un plan de vuelo presentado, intercambiado mediante el servicio fijo aeronáutico, mientras que la abreviatura eFPL indica un plan de vuelo presentado, intercambiado mediante los servicios FF-ICE. El eFPL permite el intercambio de información adicional que no se incluye en el FPL.

Sección 01.17.29.2: Plan de vuelo preliminar (PFP).

Información relativa a un vuelo presentada por un explotador o un representante designado para planificar un vuelo en colaboración antes de presentar un plan de vuelo.

Sección 01.17.30: Eliminada**Sección 01.17.31: Plan operacional de vuelo**

Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del avión/helicóptero, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos/helipuertos de que se trate.

Sección 01.17.32: Planeador

Aerodino no propulsado por motor, más pesado que el aire, que principalmente deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Sección 01.17.33: Planeador con motor de autosustentación

Avión con motor que dispone de potencia para mantener el nivel de vuelo, pero no para despegar.

Sección 01.17.34: Planeamiento operativo

Planeamiento de las operaciones de vuelo por un explotador.

Sección 01.17.35: 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

Sección 01.17.36: Plataforma de viraje en la pista

Una superficie definida en el terreno de un aeródromo adyacente a una pista con la finalidad de completar un viraje de 180° sobre una pista.

Sección 01.17.37: Posición (geográfica)

Conjunto de coordenadas (latitud y longitud) con relación al elipsoide matemático de referencia que define la ubicación de un punto en la superficie de la Tierra.

Sección 01.17.38: Postcombustión

Modalidad de utilización de un motor con un sistema de combustión alimentado (total o parcialmente) con aire viciado.

Sección 01.17.39: Potencia isotropa radiada equivalente (p.i.r.e)

Producto de la potencia suministrada a la antena transmisora por la ganancia de antena en una dirección determinada en relación con una antena isotropa (ganancia absoluta o isotropa).

Sección 01.17.39.1: Potencia máxima de envolvente (PEP)

Potencia máxima de la señal modulada proporcionada por el transmisor a la línea de transmisión de la antena.

Sección 01.17.39.2: Potencia isotropa radiada equivalente (PIRE)

Producto de la potencia suministrada a la antena transmisora por la ganancia de antena en una dirección determinada en relación con una antena isotropa (ganancia absoluta o isotropa).

Sección 01.17.40: Potencia media (de un transmisor radioeléctrico)

La media de la potencia suministrada a la línea de alimentación de la antena por un transmisor en condiciones normales de funcionamiento, evaluada durante un intervalo de tiempo suficientemente largo comparado con el período correspondiente a la frecuencia más baja que existe realmente como componente de modulación.*9

Nota. — Normalmente se tomará un tiempo de 1/10 de segundo durante el cual la potencia media alcance el valor más elevado.

Sección 01.17.41: Potencia nominal

A los efectos de las emisiones de los motores, significa la potencia o empuje máximos disponibles para despegar en condiciones normales de operación y estáticas en la atmósfera tipo internacional (ISA) al nivel del mar, sin utilizar la inyección de agua, que haya aprobado la autoridad encargada de la certificación. El empuje se expresa en kilonewtons.

Sección 01.17.42: Precisión

La mínima diferencia que puede distinguirse con confianza mediante un proceso de medición.

Nota. — Con referencia a los levantamientos geodésicos, precisión es el nivel de afinamiento al realizar una operación o el nivel de perfección de los instrumentos y métodos utilizados al tomar las mediciones.

Sección 01.17.43: Precisión de velocidad de transmisión por canal

Precisión relativa del reloj con el que se sincronizan los bits transmitidos por canal. Por ejemplo, a una velocidad de transmisión por canal de 1.2 kbits/s, un error máximo de una parte en 10^6 implica que el error máximo admisible en el reloj es de $\pm 1.2 \times 10^{-3}$ Hz.

Sección 01.17.44: Presentación electrónica de cartas aeronáuticas

Un dispositivo electrónico que permite a las tripulaciones de vuelo ejecutar, de forma conveniente y oportuna, las tareas de planeamiento y observación de rutas y de navegación presentándoles la información requerida.

Sección 01.17.45: Principios relativos a factores humanos

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

Sección 01.17.46: Probablemente (probable)

En el contexto de las disposiciones médicas comprendidas en RAC MED y RAC LPTA, el término probablemente denota una probabilidad que es inaceptable para el médico evaluador.

Sección 01.17.46.1: Procedimiento de aproximación con guía vertical (APV)

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

Sección 01.17.47: Procedimiento de aproximación de precisión

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

Nota: esta definición se refiere a carta aeronáutica.

Sección 01.17.47.1: Procedimiento de aproximación de precisión (PA)

Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS Cat I) diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipos A o B.

Sección 01.17.48: Procedimiento de aproximación frustrada

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

Sección 01.17.49: Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP)

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

- a) Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) (Ver [Sección 01.17.46.1](#))
- b) Procedimientos de aproximación de precisión (PA) (Ver [Sección 01.17.47.1](#))
- c) Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA) (Ver [Sección 01.17.49.1](#))

Nota. — Los procedimientos de aproximación que no son de precisión pueden ejecutarse aplicando la técnica de aproximación final en descenso continuo (CDFA). Las CDFAs con guía VNAV de asesoramiento, calculada por el equipo de a bordo se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 3D. Las CDFAs con cálculo manual de la velocidad vertical de descenso requerida se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 2D. En los PANS-OPS (DOC 8168), Volumen I, Parte II, Sección 45, se proporciona más información sobre las CDFAs.

Sección 01.17.49.1: Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA)

Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A.

Nota. — Los procedimientos de aproximación que no son de precisión pueden ejecutarse aplicando la técnica de aproximación final en descenso continuo (CDFA). La CDFAs con avisos de guía VNAV calculada con los equipos de a bordo se considera una operación de aproximación por instrumentos 3D. La CDFAs con cálculo manual de la velocidad de descenso requerida se considera una aproximación por instrumentos 2D.

Sección 01.17.50: Procedimiento de aproximación visual

Una serie de maniobras predeterminadas por referencia visual, desde el punto de referencia de aproximación inicial, o, cuando corresponda, desde el comienzo de una ruta de llegada definida hasta un punto desde el que pueda completarse un aterrizaje y, posteriormente, si el aterrizaje no se completa, pueda llevarse a cabo un procedimiento de “motor y al aire”.

Sección 01.17.51: Procedimiento de espera

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

Sección 01.17.52: Procedimiento de inversión

Procedimiento previsto para permitir que la aeronave invierta el sentido 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.

Sección 01.17.52.1: Procesador de enlace de datos de aeronave (ADLP)

Procesador que reside en la aeronave específicamente asignado a un determinado enlace de datos aire-tierra (por ejemplo Modo S) y que proporciona gestión de canal y segmenta y/o reensambla los mensajes para que sean transferidos. Por un lado, está conectado a elementos de aeronave, comunes a todos los sistemas de enlace de datos, y por otro lado al enlace aire-tierra propiamente dicho.

Sección 01.17.52.2: Procesador de enlace de datos de tierra (GDLP)

Procesador que reside en tierra específicamente asignado a determinado enlace de datos aire-tierra (p. ej., Modo S) y que proporciona gestión de canal y segmenta o reensambla los mensajes para que sean transferidos. Por un lado, está conectado a elementos de tierra, comunes a todos los sistemas de enlace de datos, y por otro lado al enlace aire-tierra propiamente dicho.

Sección 01.17.53: Eliminada.**Sección 01.17.54: Producto de datos**

Conjunto de datos o serie de conjuntos de datos que se ajustan a una especificación de producto de datos (ISO 19131).

Sección 01.17.54.1: Producto de información aeronáutica

Información aeronáutica y datos aeronáuticos suministrados en forma de conjunto de datos digitales o en una presentación normalizada en papel o formato electrónico. Los productos de información aeronáutica incluyen:

- las publicaciones de información aeronáutica (AIP), incluidos sus suplementos y enmiendas;
- las circulares de información aeronáutica (AIC);
- las cartas aeronáuticas;
- los NOTAM; y
- los conjuntos de datos digitales.

Nota. —El propósito primordial de los productos de información aeronáutica es responder a las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica.

Sección 01.17.55: Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

Sección 01.17.56: Programa de mantenimiento

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

Sección 01.17.57: Pronóstico

Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Sección 01.17.58: Pronóstico de área GAMET

Pronóstico de área en lenguaje claro abreviado para vuelos a baja altura en una región de información de vuelo o en una subzona de la misma, preparado por la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica correspondiente e intercambiado con las oficinas meteorológicas en regiones de información de vuelo adyacentes, tal como hayan convenido las autoridades meteorológicas afectadas.

Sección 01.17.58.3: Propia aeronave

Aeronave de la cual se habla dotada de ACAS para protegerla contra posibles colisiones y que puede iniciar una maniobra en respuesta a indicaciones del ACAS.

Sección 01.17.58.2: Proximidad máxima

Situación en la que la propia aeronave ACAS está a la mínima distancia del intruso. Por consiguiente, la distancia en el momento de proximidad máxima es la mínima posible entre dos aeronaves y la hora de proximidad máxima es la correspondiente a esta situación.

Sección 01.17.59: Proporción de errores en los bits (BER)

Número de errores en los bits en una muestra dividido por el número total de bits de la muestra, obtenido generalmente como promedio de numerosas muestras del mismo tipo.

Sección 01.17.59.1: Proporción de errores residuales

La proporción de unidades de datos del servicio de subred (SNSDU) incorrectas, perdidas y duplicadas respecto del número total de SNSDUS enviadas.

Sección 01.17.59.1: Protocolo Com-B en Modo S iniciado a bordo (AICB)

Procedimiento iniciado por un transpondedor en Modo S para transmitir un único segmento Com-B desde la instalación de aeronave.

Sección 01.17.59.2: Protocolo Com-B en Modo S iniciado en tierra (GICB)

Procedimiento iniciado por un interrogador en Modo S para obtener un solo segmento Com-B de una instalación de aeronave en Modo S, incorporando en dicho procedimiento el contenido de uno de los 255 registros Com-B del transpondedor en Modo S.

Sección 01.17.59.3: Protocolo en Modo S dirigido a multisitio.

Procedimiento por el que se asegura que la extracción y el cierre de un mensaje de longitud normal o de longitud ampliada en enlace descendente dependen solamente del interrogador en Modo S seleccionado específicamente por la aeronave.

Sección 01.17.59.4: Protocolo iniciado a bordo

Procedimiento iniciado en una aeronave dotada de Modo S para entregar a tierra un mensaje de longitud normal o de longitud ampliada en enlace descendente.

Sección 01.17.59.5: Protocolo iniciado en tierra

Procedimiento iniciado por un interrogador en Modo S para entregar a la instalación en Modo S de aeronave mensajes de longitud normal o de longitud ampliada.

Sección 01.17.59.6: Protocolo propio del Modo S (MSP)

Protocolo que proporciona un servicio datagrama restringido en el ámbito de la subred en Modo S.

Sección 01.17.59.7: Protocolos de radiodifusión en Modo S

Procedimientos por los que se permite que reciban mensajes de longitud normal, en enlace ascendente o en enlace descendente varios transpondedores o varios interrogadores en tierra, respectivamente.

Sección 01.17.60: Protocolo de capa de paquete (PLP)

Protocolo para establecer y mantener la conexión entre entidades de nivel par en la capa red y para transferir paquetes de datos entre ellas. En el contexto de esta norma, la expresión se refiere al protocolo definido por la Norma ISO 8208 según se aplica en este documento.

Sección 01.17.60.1: Proveedor SAR:

Organización que suministra los servicios de Búsqueda y Salvamento, que puede ser un organismo del Estado o uno extra-gubernamental al que se le haya delegado la autoridad del suministro del servicio de Búsqueda y Salvamento.

Sección 01.17.60.2: Proveedor de servicios de comunicaciones de enlace C2 (C2CSP).

Entidad que suministra una parte o la totalidad del servicio de enlace C2 para una operación de RPAS.

Nota: Un explotador de RPAS también puede ser su propio C2CSP.

Sección 01.17.61: Provisiones transportadas a bordo

Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador de aeronaves utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

Sección 01.17.62: Prueba de seguridad

Ensayo, secreto o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Sección 01.17.63: Prueba satisfactoria

Un conjunto de documentos o actividades que un Estado contratante acepta como suficiente para demostrar que cumple un requisito de aeronavegabilidad.

Sección 01.17.64: Publicación de información aeronáutica (AIP)

Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Sección 01.17.65: Puesto de alerta

Dependencia destinada a recibir información del público en general con respecto a las aeronaves en emergencia y a remitir información al Centro o subcentro Coordinador de Salvamento correspondiente.

Sección 01.17.66: Puesto de estacionamiento de aeronave

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

Sección 01.17.66.1: Punto "A" del ILS

Punto de la trayectoria de planeo situado a 7,5 km (4 NM) del umbral, medido sobre la prolongación del eje de la pista en la dirección de la aproximación.

Sección 01.17.66.2: Punto "B" del ILS

Punto de la trayectoria de planeo situado a 1 050 m (3 500 ft) del umbral, medidos sobre la prolongación del eje de la pista en la dirección de la aproximación.

Sección 01.17.66.3: Punto “C” del ILS

Punto por el que la parte recta descendente de la prolongación de la trayectoria nominal de planeo nominal pasa a la altura de 30 m (100 ft) sobre el plano horizontal que contiene el umbral.

Sección 01.17.66.4: Punto “D” del ILS

Punto situado a 4 m (12 ft) sobre el eje de la pista y que dista 900 m (3 000 ft) del umbral en la dirección del localizador.

Sección 01.17.66.5: Punto “E” del ILS

Punto situado a 4 m (12 ft) sobre el eje de la pista y que dista 600 m (2 000 ft) del extremo de parada de la pista en la dirección del umbral.

Sección 01.17.67: Puesto de estacionamiento de helicópteros

Puesto de estacionamiento de aeronaves que permite el estacionamiento de helicópteros y donde se concluyen operaciones de rodaje en tierra o donde los helicópteros toman contacto y se elevan para realizar operaciones de rodaje aéreo.

Sección 01.17.67.0: Puerto de la antena

Punto donde se especifica la potencia de la señal recibida. En una antena activa, el puerto de la antena es un punto ficticio entre los elementos y el preamplificador de la antena. En una antena pasiva, el puerto de la antena es la salida misma de la antena.

Sección 01.17.67.1: Punto crítico

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

Sección 01.17.68: 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.

Sección 01.17.69: 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.

Nota. — Los puntos de cambio se establecen con el fin de proporcionar el mejor equilibrio posible en cuanto a fuerza y calidad de la señal entre instalaciones, a todos los niveles que hayan de utilizarse, y para asegurar una fuente común de guía en azimut para todas las aeronaves que operan a lo largo de la misma parte de un tramo de ruta.

Sección 01.17.70: Punto de decisión para el aterrizaje (LDP)

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

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

Sección 01.17.71: Punto de decisión para el despegue (TDP)

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

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

Sección 01.17.72: Punto de espera de la pista

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

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

Sección 01.17.73: Punto de espera en la vía de vehículos

Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

Sección 01.17.74: Punto de espera intermedio

Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

Sección 01.17.74.1: Punto de no retorno

Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

Sección 01.17.74.2: Punto de medición de potencia (PMP)

Un cable conecta la antena con el equipo UAT. El PMP es el extremo de dicho cable que se une a la antena. Se considera que todas las mediciones de potencia se efectúan en el PMP salvo especificación en contrario. Se supone que el cable que conecta el equipo UAT a la antena tiene una pérdida de 3 dB.

Sección 01.17.74.3: Punto de muestreo óptimo

El punto de muestreo óptimo de un tren de bits UAT recibido se encuentra en el centro nominal de cada período de bits, cuando la separación de frecuencias es de más o de menos 312,5 kHz.

Sección 01.17.75: Punto de notificación

Lugar geográfico especificado (denominado), con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

Nota. — Existen tres categorías de puntos de notificación: ayudas terrestres para la navegación, intersecciones y puntos de recorrido. En el contexto de esta definición, intersección es un punto significativo definido por radiales, marcaciones y/o distancias respecto de las ayudas terrestres para la navegación. Un punto de notificación puede indicarse de forma “facultativa” u “obligatoria”.

Sección 01.17.76: Punto de recorrido

Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área. Los puntos de recorrido se identifican como:

- a) Punto de recorrido de paso (vuelo-por) (Ver [Sección 01.17.76.1](#))
- b) Punto de recorrido de sobrevuelo (Ver [Sección 01.17.76.2](#))

Sección 01.17.76.1: Punto de recorrido de paso (vuelo-por)

Punto de recorrido que requiere anticipación del viraje para que pueda realizarse la interceptación tangencial del siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

Sección 01.17.76.2: Punto de recorrido de sobrevuelo

Punto de recorrido en el que se inicia el viraje para incorporarse al siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

Sección 01.17.77: Punto de referencia de aeródromo

Lugar geográfico designado para un aeródromo o punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

Sección 01.17.78: Punto de referencia de aproximación final o punto de aproximación final

Punto de un procedimiento de aproximación por instrumentos en que comienza el tramo de aproximación final.

Sección 01.17.78.1: Punto de referencia de aproximación MLS

Punto en la trayectoria de planeo mínima a una altura determinada sobre el umbral.

Sección 01.17.78.2: Punto de referencia MLS

Punto del eje de la pista más próximo al centro de fase de la antena de elevación de aproximación.

Sección 01.17.78.1: Punto de referencia del helipuerto (HRP)

Emplazamiento designado de un helipuerto.

Sección 01.17.79: Punto de toma de contacto

Punto en el que la trayectoria nominal de planeo intercepta la pista.

Nota. — El “punto de toma de contacto”, tal como queda definido, es sólo un punto de referencia y no tiene necesariamente que coincidir con el punto en que la aeronave entrará verdaderamente en contacto con la pista.

Sección 01.17.80: Punto de transferencia de control

Punto determinado de la trayectoria de vuelo de una aeronave en el que la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente.

Nota. — Existen tres categorías de puntos significativos: ayuda terrestre para la navegación, intersección y punto de recorrido. En el contexto de esta definición, intersección es un punto significativo expresado en radiales, marcaciones y/o distancias respecto de las ayudas terrestres para la navegación.

Sección 01.17.81: Punto definido antes del aterrizaje (DPBL)

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

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

Nota: En el caso de los RPAS, los puntos definidos se aplican a los helicópteros pilotados a distancia que operan únicamente en la Clase de performance 2

Sección 01.17.82: Punto definido después del despegue (DPATO)

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

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

Sección 01.17.83: Punto significativo

Un 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.

Nota. — Existen tres categorías de puntos significativos: ayudas terrestres para la navegación, intersecciones y punto de recorrido. En el contexto de esta definición, intersección es un punto significativo definido por radiales, marcaciones y/o distancias respecto de las ayudas terrestres para la navegación.

Sección 01.17.84: Punto-a-punto

Pertenciente o relativo a la interconexión de dos dispositivos, particularmente instrumentos de usuario de extremo. Trayecto de comunicaciones de servicio cuyo objetivo consiste en conectar dos usuarios de extremo discretos; por contraposición al servicio de radiodifusión o al servicio multipunto.

Sección 01.17.85: Puntualidad de los datos

Grado de confianza de que los datos sean aplicables al período en que se pretenda usarlos.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XVIII – DEFINICIONES LETRA “R”

Sección 01.18.0.1: RAC activo

Un RAC es activo si limita actualmente la selección del RA. Son activos los RAC que se han recibido durante los últimos seis segundos y que no hayan sido explícitamente cancelados.

Sección 01.18.1: Radar de vigilancia

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

Sección 01.18.2: Radar secundario de vigilancias (SSR)

Sistema radar de vigilancia que usa transmisores/receptores (interrogadores) y transpondedores.

Sección 01.18.3: Radián (rad)

Ángulo plano entre dos radios de un círculo que corta, sobre la circunferencia, un arco de longitud igual al radio.

Sección 01.18.4: Radiobaliza de abanico

Tipo de radiofaro que emite un haz vertical en forma de abanico.

Sección 01.18.5: Radiobaliza Z

Tipo de radiofaro que emite un haz vertical en forma de cono.

Sección 01.18.6: Radiodifusión

Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.

Sección 01.18.6.1: Radiodifusión

Protocolo dentro del sistema en Modo S que permite enviar mensajes en enlace ascendente a todas las aeronaves en la zona de cobertura, y disponer de mensajes en enlace descendente a todos los interrogadores que desean que las aeronaves envíen el mensaje que es objeto de vigilancia.

Nota: esta definición es relativo a la Subred en Modo S.

Sección 01.18.6.0: Radiodifusión ACAS

Una interrogación de vigilancia larga aire-aire en Modo S (UF = 16) con la dirección de radiodifusión.

Sección 01.18.6.1: Radiodifusión VOLMET

Suministro según corresponda, de METAR, SPECI, TAF y SIGMET actuales por medio de radiodifusores orales continuos y repetitivos.

Sección 01.18.7: Radiogoniometría (RR S1.12)

Radiodeterminación que utiliza la recepción de ondas radioeléctricas para determinar la dirección de una estación o de un objeto.

Sección 01.18.8: Radiomarcación

Ángulo determinado en una estación de radiogoniometría, formado por la dirección aparente producida por la emisión de ondas electromagnéticas procedentes de un punto determinado, y otra dirección de referencia. Radiomarcación verdadera es aquella cuya dirección de referencia es el norte verdadero. Radiomarcación magnética es aquella cuya dirección de referencia es el norte magnético.

Sección 01.18.9: Radiotelefonía

Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio vocal de información.

Sección 01.18.9.1: Ráfaga

Conjunto contiguo, definido en función del tiempo de una o más unidades de señalización conexas que puede transmitir información de usuario, así como protocolos, señalización y cualquier preámbulo necesario.

Sección 01.18.9.2: Ráfaga de sincronización (o ráfaga “sinc”)

Una ráfaga de VDL Modo 4 que anuncia, como mínimo, la existencia y la posición.

Sección 01.18.9.3: Ráfaga M

Un bloque de bits de datos del canal de gestión utilizado en el VDL en Modo 3. Esta ráfaga incluye la información de señalización necesaria para el acceso al medio y la supervisión del estado del enlace.

Sección 01.18.9.4: Ráfaga VDL Modo 4

Una ráfaga de enlace digital VHF (VDL) Modo 4 está compuesta de una secuencia de campos de dirección de fuente, ID de ráfaga, información, reserva de intervalo y secuencia de verificación de trama (FCS), encuadrados por secuencias de bandera iniciales y finales.

Nota. — El comienzo de una ráfaga puede ocurrir solamente en intervalos de tiempo cuantificados y esta restricción permite deducir el tiempo de propagación entre la transmisión y la recepción.

Sección 01.18.10: Rastreo

Posibilidad de rastrear los antecedentes, aplicación o ubicación de los datos mediante características de identificación registradas.

Sección 01.18.10.0: Rastreo de contactos

Práctica consistente en identificar, notificar y monitorizar a aquellas personas que puedan haber estado en contacto cercano o que hayan estado expuestas y puedan haberse contagiado de otra persona que sea portadora confirmada o probable de una enfermedad infecciosa como medio de

controlar la propagación de la infección. La identidad de la persona confirmada o potencialmente infectada no se divulga a los contactos, aun cuando pregunten.

Sección 01.18.10.1: Rastro

Secuencia de mediciones que se supone que razonablemente representan las posiciones sucesivas de una aeronave.

Sección 01.18.10.2: Rastro establecido

Rastro generado por la vigilancia aire-aire del ACAS que se considera procedente de una aeronave real.

Sección 01.18.11: Recalada

Procedimiento que consiste en usar el equipo radiogoniométrico de una estación de radio en combinación con la emisión de otra estación de radio, cuando por lo menos una de las estaciones es móvil, y mediante el cual la estación móvil navega continuamente hacia la otra.

01.18.11.0: Receptor.

Subsistema que recibe señales del GNSS e incluye uno o más sensores.

Sección 01.18.11.1: Recepción satisfactoria del mensaje (SMR)

La función dentro del receptor UAT que declara que un mensaje recibido es válido para pasarlo a una aplicación que utiliza mensajes UAT recibidos. Véase la Sección 4 de la Parte I del Manual del transceptor de acceso universal (UAT) (Doc 9861) para obtener una descripción detallada del procedimiento que el receptor UAT debe seguir para declarar la recepción satisfactoria del mensaje.

Sección 01.18.11.2: Receptor de alta performance

Receptor UAT con selectividad perfeccionada para mejorar aún más el rechazo de la interferencia DME de frecuencia adyacente (para más detalles véase 12.3.2.2 del anexo 10 volumen III de la OACI).

Sección 01.18.11.3: Receptor normalizado

Receptor UAT para fines generales que cumple con los requisitos mínimos de rechazo de la interferencia proveniente del equipo radiotelemétrico (DME) de la frecuencia adyacente (para más detalles véase 12.3.2.2 del anexo 10 Volumen III de la OACI).

Sección 01.18.12: Rechazo eficaz del canal adyacente

Rechazo que se obtiene en la frecuencia apropiada del canal adyacente, si se han tenido debidamente en cuenta todas las tolerancias pertinentes del receptor.

Sección 01.18.12.1: Recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC)

Una recomendación de seguridad operacional relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

Nota. — El Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación (Doc 9756), Parte IV — Redacción de informes, contiene los criterios para clasificar una recomendación como SRGC.

Sección 01.18.13: Recomendación sobre seguridad operacional

Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

Sección 01.18.14: Recorrido de despegue disponible (TORA)

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

Sección 01.18.14.1: Red (N)

La palabra “red” y su abreviatura “N” de ISO 8348 se sustituyen por la palabra “subred” y su abreviatura “SN”, respectivamente, dondequiera que figuren en relación con la eficacia de los datos por paquetes de la capa de subred.

Sección 01.18.15: Red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN)

Arquitectura mundial entre redes que permite el intercambio de datos digitales de las subredes de datos de tierra, aire-tierra y aviónica para la seguridad operacional de la navegación aérea y el funcionamiento regular, eficiente y económico de los servicios de tránsito aéreo.

Sección 01.18.16: Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN)

Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes o de datos digitales entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicación idénticas o compatibles.

Sección 01.18.17: Red de telecomunicaciones meteorológicas operacionales

Sistema integrado de canales meteorológicos operacionales, como parte del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio de información meteorológica aeronáutica entre las estaciones fijas aeronáuticas que están dentro de la red.

Nota. — “Integrado”, ha de interpretarse como el modo de operación necesario para garantizar que la información pueda ser transmitida y recibida por las estaciones de la red, de acuerdo con horarios establecidos previamente.

Sección 01.18.18: Red radiotelefónica

Grupo de estaciones aeronáuticas radiotelefónicas que usan y observan las mismas frecuencias y que se ayudan mutuamente, en forma establecida de antemano, para lograr la máxima seguridad de las comunicaciones aeroterrestres y la difusión del tráfico aeroterrestre.

Sección 01.18.19: Referencia (Datum)

Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104).

Sección 01.18.20: Referencia geodésica

Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

Sección 01.18.20.1: Referencia ILS (Punto “T”)

Punto situado a una altura especificada, sobre la intersección del eje de la pista con el umbral, por el cual pasa la prolongación rectilínea hacia abajo de la trayectoria de planeo ILS.

Sección 01.18.20.2: Referencia de azimut posterior MLS

Punto a una altura determinada sobre el eje de la pista en el punto medio de la misma.

Sección 01.18.20.3: Régimen binario

El régimen binario se refiere al paso de información por unidad de tiempo, y se expresa en bits por segundo. El régimen binario se obtiene mediante la fórmula:

$$\sum_{i=1}^{i=m} \frac{1}{T_i} \text{Log}_2 n_i$$

en que m es el número de canales en paralelo, T_i es la duración del intervalo mínimo para el canal i expresada en segundos, y n_i el número de estados significativos de la modulación en el canal i .

Nota 1. —

- En un canal único (transmisión en serie) el régimen binario es $(1/T)\log_2 n$; si la modulación es de valencia binaria ($n = 2$), el régimen binario es $1/T$.
- En una transmisión paralela en la que el número de estados significativos y el intervalo mínimo son los mismos en cada canal, el régimen binario es $m(1/T)\log_2 n$ [en caso de modulación de valencia binaria es $m(1/T)$].

Nota 2. — En la definición anterior, se entiende que la expresión “canales en paralelo” significa: canales en los que cada uno transmite una parte integrante de una unidad de información, por ejemplo, la transmisión paralela de bits formando un carácter. En el caso de un circuito que comprenda varios canales y cada uno de ellos transmita información “independientemente” con la única finalidad de aumentar la capacidad de encaminamiento de tráfico, éstos no deben considerarse como canales en paralelo en el contexto de esta definición.

Sección 01.18.20.4: Régimen de variación original

El régimen de variación original de una aeronave con equipo ACAS en un momento cualquiera es su régimen de variación de altitud en el mismo momento cuando seguía la trayectoria original.

Sección 01.18.20.5: Régimen de variación requerido

En el modelo de piloto normalizado, el régimen de variación requerido es el más cercano al régimen de variación original compatible con el RA.

Sección 01.18.21: Región de búsqueda y salvamento (SRR)

Área de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento, dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

Sección 01.18.22: Región de información de vuelo

Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Sección 01.18.23: Registrador de vuelo

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

Sección 01.18.23.1: Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR)

Registrador de vuelo combinado instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la aeronave.

Sección 01.18.24: Registro automático de telecomunicaciones

Registro eléctrico o mecánico, de las actividades de una estación de telecomunicaciones aeronáuticas.

Sección 01.18.24.1: Registro de complementos de aviso de resolución (registro RAC)

Un conjunto de todos los RAC verticales (VRC) y los RAC horizontales (HRC) activos y vigentes que ha recibido el ACAS. Esta i

Sección 01.18.24.2: Registro *del enlace C2*.

Registro de actividades relacionadas con el enlace C2.

Sección 01.18.25: Registro de telecomunicaciones aeronáuticas

Registro en que constan las actividades de una estación de telecomunicaciones aeronáuticas.

Sección 01.18.25.1: Registros de mantenimiento

Registros en los que se refleja información detallada de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas.

Sección 01.18.25.2: Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad

Registros que se relacionan con el estado en que se encuentra el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices o piezas conexas.

Sección 01.18.26: Rehomologación

Homologación de una aeronave con o sin revisión de sus niveles de homologación acústica, respecto a una norma distinta de aquella con la que fue originalmente homologada.

Sección 01.18.27: Relación de dilución

Relación entre la masa de aire que fluye a través de los conductos de derivación de una turbina de gas y la masa de aire que fluye a través de las cámaras de combustión, calculada para el empuje máximo con el motor estacionario en una atmósfera tipo internacional a nivel del mar.

Sección 01.18.27.0: Relación axial.

Relación, expresada en decibelios, entre la potencia de salida máxima y la potencia de salida mínima de una antena para una onda incidente polarizada linealmente al variar la orientación de polarización en todas las direcciones perpendiculares a la dirección de propagación.

Sección 01.18.28: Relación de energía por símbolo a densidad de ruido (E_s/N_0)

Relación entre el promedio de energía transmitida por símbolo de canal y el promedio de potencia de ruido en una anchura de banda de 1 Hz, habitualmente expresada en dB. Para la A-BPSK y A-QPSK, un símbolo de canal se refiere a un bit de canal.

Sección 01.18.29: Relación de ganancia a temperatura de ruido

Relación, habitualmente expresada en dB/K, entre la ganancia de antena y el ruido en la salida del receptor del subsistema de antena. El ruido se expresa como la temperatura a la que debe elevarse una resistencia de un ohmio para producir la misma densidad de potencia de ruido.

Sección 01.18.30: Relación de la característica

Relación que enlaza los momentos de cada tipo de característica con momentos del mismo tipo de característica o uno diferente (ISO 19101).

Sección 01.18.31: Relación de portadora a densidad de ruido (C/N₀)

Relación entre la potencia total de portadora y la potencia promedio de ruido en una anchura de banda de 1 Hz, habitualmente expresada en dBHz.

Sección 01.18.32: Relación de portadora a trayectos múltiples (C/M)

Relación entre la potencia de portadora recibida directamente, es decir, sin reflexión, y la potencia de trayectos múltiples, es decir, la potencia de portadora recibida por reflexión.

Sección 01.18.33: Relación de presión de referencia

Relación entre la presión total media en el último plano de descarga del compresor y la presión total media en el plano de entrada del compresor, cuando el motor desarrolla el empuje nominal de despegue en condiciones estáticas en la atmósfera tipo internacional (ISA), al nivel del mar.

Nota. — Los métodos para medir la relación de presión de referencia aparecen en el apéndice 1.

Sección 01.18.34: Relieve

Desigualdades de elevación en la superficie de la Tierra, representadas en las cartas aeronáuticas por curvas de nivel, tintas hipsométricas, sombreados o cotas.

Sección 01.18.34.1: Rendimiento en materia de seguridad operacional

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

Sección 01.18.35: Reparación

Restauración de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas a su condición de aeronavegabilidad, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando haya sufrido daños o desgaste por el uso.

Sección 01.18.36: Representación

Presentación de información a los seres humanos (ISO 19117).

Sección 01.18.37: Representante acreditado

Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendría normalmente de la autoridad del Estado encargada de la investigación de accidentes.

Sección 01.18.38: Repuestos

Artículos, incluso motores y hélices, para reparación o recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

Sección 01.18.39: Requisito

Necesidad o expectativa establecida, generalmente implícita u obligatoria (ISO 9000).

Nota 1. — “Generalmente implícita” significa que es habitual o una práctica común para la organización, sus clientes y otras partes interesadas que la necesidad o expectativa bajo consideración esté implícita.

Nota 2. — Pueden utilizarse calificativos para identificar un tipo específico de requisito, p. ej., requisito de un producto, requisito de la gestión de la calidad, requisito del cliente.

Nota 3. — Un requisito especificado es aquel que está establecido, por ejemplo, en un documento.

Nota 4. — Los requisitos pueden ser generados por distintas partes interesadas.

Sección 01.18.40: Requisito de nivel del sistema

El requisito de nivel del sistema es un requisito técnico de alto nivel obtenido a partir de los requisitos operacionales, limitaciones tecnológicas y restricciones normativas (administrativas e institucionales). Los requisitos de nivel del sistema sirven de base para los requisitos funcionales y para los requisitos de los niveles inferiores.

Sección 01.18.41: Requisitos adecuados de aeronavegabilidad

Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante, para la clase de aeronave, de motor o de hélice en cuestión.

Sección 01.18.42: Requisitos de calidad

Expresión de las necesidades o su traducción en un conjunto de requerimientos establecidos cuantitativa o cualitativamente de las características de una entidad que permitan su realización y examen.

Sección 01.18.43: Resistente al fuego

La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 5 minutos.

Nota. — En la ISO 2685 figuran las características de una llama aceptable.

Sección 01.18.44: Resolución de los datos

Número de unidades o de dígitos con los que se expresa y se emplea un valor medido o calculado.

Sección 01.18.44.1: Respuesta de coordinación

Respuesta en Modo S (transmisión en enlace descendente) acusando recibo de la recepción de una interrogación de coordinación emitida por un transpondedor en Modo S que es parte de una instalación ACAS II o III.

Sección 01.18.45: Resumen climatológico de aeródromo

Resumen conciso de elementos meteorológicos especificados en un aeródromo, basado en datos estadísticos.

Sección 01.18.45.1: Resumen del acuerdo

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

Nota. — El otro Estado mencionado en la definición previa se refiere o bien al Estado del explotador de operaciones de transporte aéreo comercial o, en el caso de operaciones de la aviación general, al Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general.

Sección 01.18.46: Retardo de tránsito

En los sistemas de datos por paquete, el tiempo transcurrido entre una petición de transmisión de un paquete de ensamblado de datos y una indicación en el extremo receptor de que el correspondiente paquete ha sido recibido y de que está preparado para ser utilizado o transferido.

Sección 01.18.46.1: Retardo de establecimiento de la conexión

Retardo de establecimiento de la conexión que, según la definición de ISO 8348, incluye un componente atribuible al usuario del servicio de subred (SN) llamado, que es el tiempo transcurrido entre la indicación CONEXIÓN-SN y la respuesta CONEXIÓN-SN. Este componente de usuario se debe a acciones que tienen lugar fuera de los límites de la subred de satélite y, por lo tanto, se excluye en las especificaciones SMAS(R).

Sección 01.18.46.2: Retardo de transferencia de datos (percentil 95)

El percentil 95 de la distribución estadística de retardos cuyo promedio es el retardo de tránsito.

Sección 01.18.46.3: Retardo de tránsito de datos

De conformidad con la ISO 8348, el valor promedio de la distribución estadística de los retardos de datos. Este retardo representa el retardo de subred y no incluye el retardo de establecimiento de conexión.

Sección 01.18.46.4: Retardo total de transferencia de voz

Tiempo transcurrido desde el instante en que las señales orales se presentan a la AES, o a la GES, hasta el instante en que tales señales orales entran a la red de interconexión de la GES, o de la AES, de contrapartida. Este retardo incluye el tiempo de procesamiento del vocodificador, el retardo de la capa física, el retardo de propagación RF y cualquier otro retardo en el ámbito de la subred SMAS(R).

Nota. — Los términos siguientes que se utilizan en este capítulo se definen en otras partes del Anexo 10:

- 1) Estación terrena de aeronave (AES): Volumen III, Capítulo 1.
- 2) Red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN): Volumen III, Capítulo 1.
- 3) Servicio móvil aeronáutico (en ruta) por satélite [SMAS(R)]: Volumen II, Capítulo 1.1.
- 4) Estación terrena de tierra (GES): Volumen III, Capítulo 1.
- 5) Capa de subred: Volumen III, Capítulo 6.1.

Sección 01.18.47: Retiro de una persona

Acción mediante la cual las autoridades competentes de un Estado, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir de ese Estado.

Sección 01.18.47.1: Riesgo de seguridad operacional

La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro

Sección 01.18.48: Riesgo para la salud pública

La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular, de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

Sección 01.18.49: Rodaje

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

Sección 01.18.50: Rodaje aéreo

Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37 km/h (20 kt).

Nota. — La altura real puede variar, y algunos helicópteros habrán de efectuar el rodaje aéreo por encima de los 8 m (25 ft) sobre el nivel del suelo a fin de reducir la turbulencia debida al efecto de suelo y dejar espacio libre para las cargas

Sección 01.18.51: Rodaje/marcha lenta en tierra

Fases de utilización que comprenden el rodaje o el funcionamiento a bajo régimen desde la puesta en marcha inicial del motor o motores de propulsión hasta la iniciación del recorrido de despegue, y entre el momento de salida de la pista y aquél en el que se paran definitivamente todos los motores de propulsión.

Sección 01.18.52: 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).

Sección 01.18.52.1: Ruido de mandos (CMN)

Aquella parte del error de la señal de guía que origina movimientos en los timones y mandos y pudiera afectar al ángulo de actitud de la aeronave durante el vuelo acoplado, pero que no hace que la aeronave se desvíe del rumbo y/o de la trayectoria de planeo deseados.

Sección 01.18.52.2: Ruido a lo largo de la trayectoria (PFN)

Aquella parte del error de señal de guía que puede hacer que la aeronave se desplace de la línea media de rumbo o de la trayectoria media de planeo según corresponda.

Sección 01.18.53: Ruta ATS

Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicios de tránsito aéreo.

Nota 1. — La expresión “ruta ATS” se aplica, según el caso, a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

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

Sección 01.18.54: Ruta con servicio de asesoramiento

Ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Sección 01.18.55: Ruta de desplazamiento aéreo (aviones/helicópteros)

Ruta definida para el desplazamiento en vuelo de las/los aviones/helicópteros.

Sección 01.18.56: Ruta de navegación de área

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

Sección 01.18.57: Ruta de rodaje

Trayectoria definida y establecida para el movimiento de helicópteros de una parte a otra del helipuerto. La ruta de rodaje incluye una calle de rodaje aéreo o en tierra para helicópteros que está centrada en la ruta de rodaje.

Sección 01.18.57.1: Ruta de rodaje para helicópteros

Trayectoria definida y establecida para el movimiento de helicópteros de una parte a otra del helipuerto.

- a) Ruta de rodaje aéreo. Ruta señalizada de rodaje destinada al rodaje aéreo.
- b) Ruta de rodaje en tierra. Ruta de rodaje centrada en la calle de rodaje.

Sección 01.18.58: 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.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XIX – DEFINICIONES LETRA “S”

Sección 01.19.1: Salidas paralelas independientes

Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas

Sección 01.19.2: Salvamento

Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.

Sección 01.19.2.1: Selector de datos Com-B (BDS)

El código BDS de 8 bits determina el registro cuyo contenido va a transferirse en el campo MB de una respuesta Com-B. Se expresa en dos grupos de 4 bits cada uno, BDS1 (4 bits más significativos) y BDS2 (4 bits menos significativos).

Sección 01.19.3: Satélite meteorológico

Satélite artificial que realiza observaciones meteorológicas y las transmite a la Tierra.

Sección 01.19.3.1: Sector de rumbo

Sector en un plano horizontal que contiene el eje de rumbo, limitado por los lugares geométricos de los puntos más cercanos al eje de rumbo en los que la DDM es 0,155.

Sección 01.19.3.2: Sector de rumbo frontal

El sector de rumbo situado al mismo lado del localizador que la pista.

Sección 01.19.3.3: Sector de rumbo posterior

El sector de rumbo situado en el lado opuesto del localizador respecto a la pista.

Sección 01.19.3.4: Sector de trayectoria de planeo ILS

Sector situado en el plano vertical que contiene la trayectoria de planeo ILS y limitado por el lugar geométrico de los puntos más cercanos a la trayectoria de planeo en los que la DDM es 0,175.

Nota. — El sector de trayectoria de planeo ILS está situado en el plano vertical que contiene el eje de la pista y está dividido por la trayectoria de planeo radiada en dos partes denominadas sector superior y sector inferior, que son, respectivamente, los sectores que quedan por encima y por debajo de la trayectoria de planeo.

Sección 01.19.3.5: Sector de cobertura

Parte del espacio aéreo en el cual se proporciona servicio por una función determinada y en el cual la densidad de la potencia de la señal es igual o mayor que la mínima especificada.

Sección 01.19.3.5.1: Sector de guía de margen

Parte del espacio aéreo, dentro del sector de cobertura, en el cual la información de guía de azimut suministrada no es proporcional al desplazamiento angular de la aeronave, sino que es una indicación constante hacia la izquierda o derecha del lado que se encuentra la aeronave con respecto al sector de guía proporcional.

Sección 01.19.3.5.2: Sector de guía proporcional

Parte del espacio aéreo dentro del cual la información de guía angular proporcionada por una función es directamente proporcional al desplazamiento angular de la antena de a bordo con respecto a la referencia de ángulo cero.

Sección 01.19.3.5.3: Segmento

Parte de un mensaje al que puede darse cabida en un solo campo MA/MB en caso de un mensaje de longitud normal, o en un solo campo MC/MD en caso de un mensaje de longitud ampliada. Este término se aplica también a las transmisiones en Modo S que contienen estos campos.

Sección 01.19.3.6: Seguimiento

Condición que existe cuando el interrogador del DME ha enganchado respuestas a sus propias interrogaciones, y proporciona medición de distancia (telemetría) en forma continua.

Nota: esta definición es relativa para el equipo radiotelemétrico UHF (DME)

Sección 01.19.3.7: Seguimiento de aeronaves.

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

Sección 01.19.4: Segundo (s)

Duración de 9 192 631 770 períodos de la radiación correspondiente a la transición entre los dos niveles hiperfinos del átomo del cesio-133 en estado normal.

Sección 01.19.5: Seguridad de la aviación

Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Sección 01.19.5.1: Seguridad operacional

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

Sección 01.19.5.0.2: Semisector de rumbo

Sector situado en un plano horizontal que contiene el eje de rumbo y limitado por el lugar geométrico de los puntos más cercanos al eje de rumbo en los que la DDM es 0,0775.

Sección 01.19.5.0.3: Semisector de trayectoria de planeo ILS

Sector situado en el plano vertical que contiene la trayectoria de planeo ILS y limitado por el lugar geométrico de los puntos más cercanos a la trayectoria de planeo en los que la DDM es 0,0875.

Sección 01.19.5.2: Sensibilidad de desplazamiento angular

La proporción de la DDM medida hasta el desplazamiento angular correspondiente, a partir de la línea de referencia apropiada.

Sección 01.19.5.3: Sensibilidad de desplazamiento (localizador)

La proporción de la DDM medida hasta el desplazamiento lateral correspondiente, a partir de la línea de referencia apropiada.

Sección 01.19.5.4: Sentido del aviso de resolución (RA)

El sentido de un RA del ACAS II es "ascendente" si exige ascender o limitar la velocidad vertical de descenso y "descendente" si exige descender o limitar la velocidad vertical de ascenso. Puede ser simultáneamente ascendente y descendente si exige limitar el régimen de variación vertical dentro de una gama de valores especificada.

Nota. — El sentido del RA puede ser simultáneamente ascendente y descendente cuando ante varias amenazas simultáneas el ACAS genera un RA que asegure una separación adecuada por debajo de ciertas amenazas y por encima de otras.

Sección 01.19.6: Señal

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

Sección 01.19.6.1: Señal de indicación fuera de cobertura

Señal que se radia hacia aquellas regiones que no están dentro del sector de cobertura previsto cuando así se requiere para impedir específicamente una supresión indebida de una indicación de aviso de a bordo en presencia de una información falsa.

Sección 01.19.7: Señal de identificación de aeródromo

Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.

Sección 01.19.7.1: Señal de posicionamiento para toma de contacto (TDPM)

Señal o serie de señales ubicadas en la TLOF que sirven de referencia visual para el posicionamiento del helicóptero.

Sección 01.19.8: Serie de conjuntos de datos

Colección de conjuntos de datos que comparte la misma especificación de datos (ISO 19115).

Sección 01.19.8.0: Serie de mensajes CPDLC.

Lista de elementos de mensaje normalizados y de elementos de mensaje de texto libre.

Sección 01.19.9: Serie de vuelos

Vuelos consecutivos que:

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

Sección 01.19.10: Servicio

Cualquier tarea que el explotador exige realizar a los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina, incluido, por ejemplo, el servicio de vuelo, el trabajo administrativo, la instrucción, el viaje para incorporarse a su puesto y el estar de reserva, cuando es probable que dicha tarea induzca a fatiga.

Sección 01.19.10.1: Servicio

Cualquier tarea que el proveedor de servicios de tránsito aéreo exige realizar a un controlador de tránsito aéreo. Estas tareas incluyen las realizadas durante el tiempo en el puesto de trabajo, el trabajo administrativo y la capacitación.

Nota: Esta definición aplica para los requisitos establecidos en la RAC ATS.

Sección 01.19.10.1.1 Servicio abierto BDS (OS del BDS). Nivel especificado de la exactitud en cuanto a la posición, velocidad y tiempo de que dispone continuamente en todo el mundo cualquier usuario del BDS.

Sección 01.19.10.1.1.1 Servicio abierto Galileo (OS de Galileo). Nivel especificado de la exactitud en cuanto a la posición, velocidad y tiempo de que dispone continuamente en todo el mundo cualquier usuario de Galileo.

Sección 01.19.11: Servicio automático de información terminal (ATIS)

Suministro automático de información de rutina, actualizada, a las aeronaves que llegan y que salen, durante las 24 horas o un período inferior determinado.

- a) Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D) (Ver [Sección 01.19.11.1](#))
- b) Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz) (Ver [Sección 01.19.12](#))

Sección 01.19.11.1: Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D)

Suministro del ATIS mediante enlace de datos.

Sección 01.19.12: Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz)

Suministro del ATIS mediante radiodifusiones orales continuas y repetitivas.

Sección 01.19.13: 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.

Sección 01.19.14: Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo

Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Sección 01.19.15: Servicio de búsqueda y salvamento

El desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

Sección 01.19.16: Servicio de comunicaciones de las capas superiores (UL)

Expresión relacionada con las capas de sesión, presentación y aplicación del modelo de referencia OSI.

Sección 01.19.17: Servicio de comunicaciones interred

Arquitectura entre redes que permite el interfuncionamiento de las subredes de datos de tierra, aire-tierra y aviónica, mediante la adopción de servicios y protocolos con equipo común de interfaz basados en el modelo de referencia ISO / OSI.

Sección 01.19.18: Servicio de control de aeródromo

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

Sección 01.19.19: Servicio de control de aproximación

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

Sección 01.19.20: Servicio de control de área

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

Sección 01.19.21: Servicio de control de tránsito aéreo

Servicio suministrado con el fin de:

- a) Prevenir colisiones:
 1. entre aeronaves; y
 2. en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y
- b) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Sección 01.19.21.1: Servicio de determinación de la posición normalizado (SPS)

Nivel especificado de la exactitud en cuanto a la posición, velocidad y tiempo de que dispone continuamente en todo el mundo cualquier usuario del sistema mundial de determinación de la posición (GPS).

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.22: Servicio de dirección en la plataforma

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

Sección 01.19.23: Servicio de directorio ATN (DIR)

Servicio que hace posible que una entidad de aplicación o un usuario de la comunidad ATN consulte una base de datos de directorio distribuida y extraiga información sobre las capacidades de direccionamiento, seguridad y técnicas de otros usuarios o entidades de la comunidad ATN.

Sección 01.19.23.1: Servicio de directorio (DIR)

Servicio basado en la serie UIT-T X.500 de recomendaciones que proporciona acceso a información estructurada y permite el manejo de dicha información que se relaciona con la operación de la ATN y sus usuarios.

Sección 01.19.23.1.1: Servicio de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos.

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

Sección 01.19.23.1.2: Servicio del enlace C2.

Servicio de comunicaciones en el que se proporciona el enlace C2.

Sección 01.19.23.1.3: Servicios de escala (Ground Handling): Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

Sección 01.19.23.2: Servicios de seguridad ATN

Conjunto de disposiciones sobre seguridad de la información que permiten al sistema receptor de extremo o intermedio identificar (o sea, autenticar) inequívocamente la fuente de la información recibida y verificar la integridad de dicha información.

Sección 01.19.23.3: Servicio de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS)

Aplicación ATN que consiste en procedimientos utilizados para intercambiar mensajes ATS en modo almacenamiento y retransmisión por la ATN en forma tal que la transmisión de un mensaje ATS por el proveedor de servicios generalmente no está correlacionada con la transmisión de otro mensaje ATS.

Sección 01.19.24: Servicio de información de tránsito-radiodifusión – recepción (TIS-B IN)

Una función de vigilancia que recibe y procesa datos de vigilancia recibidos de fuentes TIS-B OUT.

Sección 01.19.24.1: Servicio de información de tránsito-radiodifusión — emisión (TIS-B OUT)

Una función de tierra que transmite periódicamente en radiodifusión la información de tránsito obtenida mediante los sensores terrestres en un formato adecuado para receptores con capacidad TIS-B IN.

Nota. — Esta técnica puede aplicarse utilizando distintos enlaces de datos.

Sección 01.19.25: Servicio de información de vuelo (FIS)

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

Sección 01.19.25.1: Servicio de enlace directo (DLS)

Servicio de comunicaciones de datos que no trata de corregir automáticamente los errores, detectados o no detectados, en la capa de enlace del trayecto de comunicaciones aire-tierra. (El control de errores pueden efectuarlo los sistemas de usuario de extremo.)

Sección 01.19.25.2: Servicio de enlace fiable (RLS)

Servicio de comunicaciones de datos proporcionado por la subred que ejecuta automáticamente el control de errores por su enlace, mediante la detección de errores y la retransmisión solicitada de las unidades de señalización que se hayan descubierto con errores.

Sección 01.19.26: Servicio de radiodifusión aeronáutica

Servicio de radiodifusión dedicado a la transmisión de información relativa a la navegación aérea.

Sección 01.19.27: Servicio de radionavegación

Servicio que proporciona información de guía o datos sobre la posición para la operación eficiente y segura de las aeronaves mediante una o más radioayudas para la navegación.

Sección 01.19.28: Servicio de radionavegación aeronáutica (RR S1.46)

Servicio de radionavegación destinado a las aeronaves y a su explotación en condiciones de seguridad.

Nota. — Se citan las disposiciones siguientes del Reglamento de radiocomunicaciones para fines de referencia o de claridad para comprender la definición anterior de servicio de radionavegación aeronáutica:

- a) Radionavegación (RRS1.10): Radiodeterminación utilizada para fines de navegación inclusive para señalar la presencia de obstáculos.
- b) Radiodeterminación (SRR1.9): Determinación de la posición, velocidad u otras características de un objeto, u obtención de información relativa a estos parámetros, mediante las propiedades de propagación de las ondas radioeléctricas.

Sección 01.19.28.1: Servicio de radionavegación esencial

Servicio de radionavegación cuya interrupción ejerce un impacto importante en las operaciones en el espacio aéreo o aeródromo afectados.

Sección 01.19.29: Servicio de telecomunicaciones aeronáuticas

Servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

Sección 01.19.30: Servicio de tránsito aéreo (ATS)

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

Sección 01.19.31: Servicio de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS)

Procedimientos utilizados para intercambiar mensajes ATS por la ATN en forma tal que la transmisión de un mensaje ATS por el proveedor de servicios no esté correlacionada en general con la transmisión de otro mensaje ATS.

Sección 01.19.32: Servicio de vigilancia ATS

Expresión empleada para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS.

Sección 01.19.32:01 Servicio de vigilancia ATS

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

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

Sección 01.19.33: Servicio fijo aeronáutico (AFS)

Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos específicos cuya finalidad central es la seguridad operacional de la navegación aérea y la operación regular, eficiente y económica de los servicios de transporte aéreo.

Sección 01.19.34: Servicio internacional de telecomunicaciones

Servicio de telecomunicaciones entre oficinas o estaciones de diferentes Estados, o entre estaciones móviles que no se encuentren en el mismo Estado o que están sujetas a diferentes Estados.

Sección 01.19.36: Servicio móvil aeronáutico por satélite (RR S1.35)

Servicio móvil por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de aeronaves; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros.

Sección 01.19.37: Servicio móvil aeronáutico (R)² (RR S1.33)

Servicio móvil aeronáutico reservado a las comunicaciones aeronáuticas relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

Sección 01.19.37.1: Servicio móvil aeronáutico (RR S1.32)

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.

Sección 01.19.38: Servicio móvil aeronáutico (R)³ por satélite (RR S1.36)

Servicio móvil aeronáutico por satélite reservado a las comunicaciones relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

Sección 01.19.39: Servicios de escala

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

Sección 01.19.40: Servicio de información aeronáutica (AIS)

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

Sección 01.19.41: Servicios de información de vuelo por enlace de datos (FIS-D)

El suministro de FIS por enlace de datos.

Sección 01.19.42: Servicios de seguridad ATN

Conjunto de disposiciones sobre seguridad de información que permiten al sistema receptor de extremo o intermedio identificar (o sea, autenticar) inequívocamente la fuente de la información recibida y verificar la integridad de dicha información.

Sección 01.19.42: Servicios de tránsito aéreo (ATS)² Ruta³ Ruta

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

Sección 01.19.42.1: Servicios propios del Modo S.

Conjunto de servicios de comunicaciones proporcionados por el sistema en Modo S, de los que no se dispone en otras subredes aire-tierra y que, por consiguiente, no son susceptibles de interfuncionamiento.

Sección 01.19.43: Servidor de gestión de contexto (CM)

Elemento ATS que proporciona información de aplicación relativa a otras ATSU a las aeronaves o a las ATSU que la solicitan.

Sección 01.19.43.1: Seudodistancia

Diferencia entre la hora de transmisión por un satélite y la de recepción por un receptor GNSS multiplicada por la velocidad de la luz en el vacío, incluido el sesgo debido a la diferencia entre la referencia de tiempo del receptor GNSS y del satélite.

Sección 01.19.43.1.1 Seudodistancia libre de ionosfera.

Seudodistancia de la que se ha eliminado el efecto ionosférico de primer grado en la propagación de la señal mediante una combinación lineal de mediciones de seudodistancia generadas por señales en dos frecuencias distintas provenientes del mismo satélite

Sección 01.19.44: Siemens (S)

Conductancia eléctrica de un conductor en el cual se produce una corriente de 1 amperio por una diferencia de potencial eléctrico de 1 voltio.

Sección 01.19.45: Sievert (Sv)

Unidad de dosis de radiación equivalente que corresponde a 1 julio por kilogramo.

Sección 01.19.46: Significativo(a)

En el contexto de las disposiciones médicas comprendidas en el Capítulo 6, significativo(a) denota el grado o naturaleza que puede poner en riesgo la seguridad del vuelo.

Sección 01.19.46.1: Siguiendo usuario previsto

Entidad que recibe los datos o la información aeronáuticos del servicio de información aeronáutica.

Sección 01.19.46.1: Símbolo M-PSK

Uno de los posibles desplazamientos de fase M de la portadora modulada M-PSK que representa un grupo de microplaquetas con codificación $\log_2 M$.

Sección 01.19.47: Simplex

Método en el cual las telecomunicaciones entre dos estaciones se efectúan cada vez en un solo sentido.

Nota. — En su aplicación al servicio móvil aeronáutico, este método puede subdividirse en la forma siguiente:

- a. simplex de canal único;
- b. simplex de doble canal;
- c. simplex de frecuencia aproximada.

Sección 01.19.48: Simplex de canal único

Método simplex que usa el mismo canal de frecuencia en cada sentido.

Sección 01.19.49: Simplex de doble canal

Método simplex que usa dos canales de frecuencia, uno en cada sentido.

Nota. — Este método se denominó a veces de banda cruzada.

Sección 01.19.50: Simplex de frecuencia aproximada

Variedad del sistema simplex de canal único en el cual las telecomunicaciones entre dos estaciones se efectúan usando, en cada uno de los sentidos, frecuencias que intencionadamente difieren ligeramente pero que están comprendidas dentro de la porción del espectro asignada para esta operación.

Sección 01.19.51: Simulador de Vuelo

Que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave o una representación exacta del RPAS, 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 entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

Sección 01.19.51.1: Sistema

Entidad con funciones VDL. El sistema comprende una o más estaciones y la entidad asociada de gestión VDL. El sistema puede ser un sistema de aeronave o un sistema con base en tierra.

Sección 01.19.51.2: Sistema DLS VDL en Modo 4

Un sistema VDL que implementa los protocolos DLS VDL en Modo 4 y de subred para transportar paquetes ATN u otros paquetes.

Sección 01.19.52: 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.

Nota. — Los transpondedores SSR arriba mencionados son los que operan en Modo C o en Modo S. El ACAS también puede utilizar las señales de vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B) recibidas de otras aeronaves para mejorar su performance

Sección 01.19.52.0: Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS).

Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio, que envía una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo.

Sección 01.19.52.1: Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)

Aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Sección 01.19.52.1.: Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS).

Una aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, el o los enlaces C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Nota 1 - Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

Nota 2 -Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Sección 01.19.52.2: Sistema registrador de RPAS (RPAS-RS).

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

Un sistema registrador de RPS (RPS-RS). Cualquier tipo de sistema registrador instalado en la RPS a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes.

Sección 01.19.52.2: Sistema de aumentación basado en la aeronave (ABAS)

Sistema de aumentación por el que la información obtenida a partir de otros elementos del GNSS se añade o integra a la información disponible a bordo de la aeronave.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.52.3: Sistema de aumentación basado en satélites (SBAS)

Sistema de aumentación de amplia cobertura por el cual el usuario recibe información de aumentación transmitida por satélite.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.52.4: Sistema de aumentación basado en tierra (GBAS)

Sistema de aumentación por el cual el usuario recibe la información para aumentación directamente de un transmisor de base terrestre.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.52.5: Sistema mundial de determinación de la posición (GPS)

Sistema de navegación por satélite explotado por los Estados Unidos.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.52.6: Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sistema mundial de determinación de la posición y la hora, que incluye una o más constelaciones de satélites, receptores de aeronave y vigilancia de la integridad del sistema con el aumento necesario en apoyo de la performance de navegación requerida en la operación prevista.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.52.7: Sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS)

Sistema de navegación por satélite explotado por la Federación de Rusia.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.52.8: Sistema regional de aumentación basado en tierra (GRAS)

Sistema de aumentación por el cual el usuario recibe la información para aumentación directamente de un transmisor que forma parte de un grupo de transmisores de base terrestre que cubren una región.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.19.53: Sistema de calidad

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

Sección 01.19.53.1: Sistema de coordenadas cónicas

Se dice que una función utiliza coordenadas cónicas cuando el ángulo de guía descifrado varía como el ángulo mínimo entre la superficie de un cono que contiene la antena receptora y un plano perpendicular al eje del cono y que pasa a través de su vértice. El vértice del cono se encuentra en el centro de fase de la antena. Para las funciones del azimut de aproximación o de azimut posterior, el plano es el plano vertical que contiene el eje de la pista. Para las funciones de elevación, el plano es horizontal.

Sección 01.19.53.2: Sistema de coordenadas planas

Se dice que una función utiliza coordenadas planas cuando el ángulo de guía descifrado varía como el ángulo comprendido entre el plano que contiene la antena receptora y un plano de referencia. Para las funciones de azimut, el plano de referencia es el plano vertical que contiene el eje de la pista, y el plano que contiene la antena receptora es un plano vertical que pasa por el centro de fase de la antena.

Sección 01.19.53.3: Sistema de comunicaciones móviles aeronáuticas de aeropuerto (AeroMACS).

Enlace de datos de gran capacidad que permite comunicaciones móviles y fijas en la superficie de los aeródromos.

Sección 01.19.54: Sistema de documentos de seguridad de vuelo

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

Sección 01.19.55: Sistema de extremo (ES)

Sistema que contiene las siete capas OSI y uno o varios procesos de aplicación de usuario de extremo.

Sección 01.19.56: Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

Sección 01.19.57: Sistema de la seguridad operacional

Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

Sección 01.19.57.1: Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS)

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

Sección 01.19.57.2: Sistema de trayectoria de planeo de doble frecuencia.

Sistema de trayectoria de planeo ILS en el que se logra la cobertura mediante la utilización de dos diagramas de radiación independientes espaciados en frecuencias de portadora separadas dentro del canal de trayectoria de planeo de que se trate.

Sección 01.19.57.3: Sistema localizador de doble frecuencia

Sistema localizador en el que se logra la cobertura mediante la utilización de dos diagramas de radiación independientes espaciados en frecuencias de portadora separadas dentro del canal VHF del localizador de que se trate.

Sección 01.19.58: Sistema de vigilancia ATS

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

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

Sección 01.19.58.1: Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API)

Sistema de comunicaciones electrónicas mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas del control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.

Sección 01.19.58.2: Sistema de visión combinado (CVS)

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

Sección 01.19.58.3: Sistema de visión sintética (SVS).

Sistema de presentación de imágenes sintéticas, obtenidas de datos, de la escena exterior desde la perspectiva del puesto de pilotaje.

Sección 01.19.59: Sistema de visión mejorada (EVS)

Sistema de presentación, en tiempo real, de imágenes electrónicas de la escena exterior mediante el uso de sensores de imágenes.

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

Sección 01.19.60: Sistema intermedio (IS)

Sistema que ejecuta funciones de retransmisión y de encaminamiento y comprende las tres capas inferiores del modelo de referencia OSI.

Sección 01.19.60.1: Sistema de visión sintética (SVS)

Sistema de presentación de imágenes sintéticas, obtenidas de datos, de la escena exterior desde la perspectiva del puesto de pilotaje.

Sección 01.19.60.2: Sistema de multilateración (MLAT)

Un grupo de equipos configurados para proporcionar la posición derivada de las señales de transpondedor (respuestas o señales espontáneas) del radar secundario de vigilancia (SSR) usando, principalmente, técnicas para calcular la diferencia en el tiempo de llegada (TDOA). A partir de las señales recibidas, puede extraerse información adicional, incluida la identificación.

Sección 01.19.60.2.1: Sistema de navegación por satélite BeiDou (BDS): Sistema de navegación por satélite explotado por la República Popular China.

Sección 01.19.60.3: Sistema de parada.

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

Sección 01.19.60.4: Sistema de aterrizaje automático

Sistema de a bordo que proporciona mando automático del avión durante la aproximación y el aterrizaje.

Sección 01.19.60.5: Sistema de terminación de vuelo. Sistema concebido para poner fin al vuelo y reducir al mínimo la posibilidad de que se produzcan lesiones o daños a personas, bienes u otras aeronaves.

Sección 01.19.61: Sistema motopropulsor

Sistema compuesto de todos los motores, componentes del sistema de transmisión (si corresponde), y hélices (si corresponde), sus accesorios, elementos auxiliares y sistemas de combustible y aceite, instalados en una aeronave pero con exclusión de los rotores en el caso de un helicóptero.

Sección 01.19.62: Sistema mundial de pronósticos de área (WAFS)

Sistema mundial mediante el cual los centros mundiales de pronósticos de área suministran pronósticos meteorológicos aeronáuticos en ruta con una presentación uniforme y normalizada.

Sección 01.19.62.1: Sistema significativo para EDTO

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

Sección 01.19.63: Sistemas asociados de aeronaves

Los equipos de una aeronave que durante las operaciones en tierra reciben suministro de energía eléctrica y neumática de un grupo auxiliar de energía.

Sección 01.19.64.1: SNOWTAM

NOTAM de una serie especial presentado en un formato normalizado en que se proporciona un informe del estado de la pista que notifica la presencia o el cese de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo, escarcha, agua estancada o agua relacionada con nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en el área de movimiento.

Sección 01.19.65: Sobre-embalaje

Embalaje utilizado por un expedidor único que contenga uno o más bultos y constituya una unidad para facilitar su manipulación y estiba.

Nota. — No se incluyen en esta definición los dispositivos de carga unitarizada.

Sección 01.19.65.1: Subcapa del servicio de enlace de datos (DLS)

Subcapa que reside por encima de la subcapa MAC. En el VDL en Modo 4, la subcapa DLS reside por encima de la subcapa VSS. El DLS administra la cola de transmisión, crea y destruye las DLE para comunicaciones por conexión, proporciona a la LME las facilidades para administrar los DLS, y proporciona facilidades para comunicaciones sin conexión.

Sección 01.19.65,2: Subcapa de servicios específicos VDL en Modo 4 (VSS)

La subcapa que reside sobre la subcapa MAC y proporciona protocolos de acceso específicos del VDL en Modo 4, incluyendo protocolos reservados, aleatorios y fijos.

Sección 01.19.66: Subcentro de salvamento (RSC)

Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de éste según determinadas disposiciones de las autoridades competentes.

Sección 01.19.67: Subred

Una aplicación real de una red de datos que utiliza un protocolo y un plan de direccionamiento homogéneos y que está bajo control de una única autoridad. (Refierase a Red(N) en [Sección 01.18.14.1](#))

Sección 01.19.68: Subred en Modo S

Medio para ejecutar un intercambio de datos digitales mediante el uso de interrogadores y transpondeclares del radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S, de conformidad con protocolos definidos.

Sección 01.19.69: Suelo desnudo

Superficie de la Tierra que incluye masas de agua, hielos y nieves eternos, y excluye la vegetación y los objetos artificiales.

Sección 01.19.70: Suministros

a) Suministros para consumo (avituallamiento); y b) suministros para llevar (mercancías).

Sección 01.19.71: Suministros (avituallamiento) para consumo

Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

Sección 01.19.72: Suministros (mercancías) para llevar

Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Sección 01.19.73: Superficie resistente a cargas dinámicas

Superficie capaz de soportar las cargas generadas por un helicóptero en movimiento.

Sección 01.19.74: Superficie resistente a cargas muertas

Superficie capaz de soportar la masa de un helicóptero situado encima de la misma.

Sección 01.19.75: Superficie de aterrizaje

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

Sección 01.19.76: Superficie de despegue

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

Sección 01.19.77: Superficie de recopilación de datos sobre el terreno/los obstáculos

Una superficie definida con el propósito de recopilar datos sobre obstáculos/terreno.

Sección 01.19.78: Superficie isobárica tipo

Superficie isobárica utilizada con carácter mundial para representar y analizar las condiciones de la atmósfera.

Sección 01.19.78.0: Supervisión

Proceso cognitivo que consiste en comparar un estado real con un estado previsto.

Nota. — La supervisión está integrada en las competencias para una determinada función dentro de una disciplina de aviación, que sirven de contramedidas en el modelo de manejo de amenazas y errores. Requiere conocimientos, habilidades y actitudes para crear un modelo mental y tomar medidas apropiadas cuando se reconocen desviaciones.

Sección 01.19.78.1: Supervisión de la seguridad operacional.

Función desempeñada por los Estados para garantizar que las personas y las organizaciones que llevan a cabo una actividad aeronáutica cumplan las leyes y reglamentos nacionales relacionados con la seguridad operacional.

Sección 01.19.78.2: Supervisión de la seguridad operacional. Función que desempeña un Estado para asegurarse de que las personas y organizaciones que llevan a cabo una actividad de aviación cumplen las leyes y reglamentos nacionales relacionados con la seguridad operacional.

Sección 01.19.79: Suplemento AIP

Modificaciones temporales de la información que figura en las AIP y que se suministran en hojas sueltas especiales.

Sección 01.19.80: 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.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XX – DEFINICIONES LETRA “T”

Sección 01.20.1: Tabla climatológica de aeródromo

Tabla que proporciona datos estadísticos sobre la presencia observada de uno o más elementos meteorológicos en un aeródromo.

Sección 01.20.1.1: tca. Nominalmente, el momento de proximidad máxima

En los encuentros del modelo de encuentro normalizado (4.4.2.6 del anexo 10 Volumen IV de la OACI), tiempo de referencia para la construcción del encuentro en que se establecen diversos parámetros, comprendidas las separaciones vertical y horizontal (vmd y hmd).

Nota. — En el modelo de encuentro normalizado (4.4.2.6 del anexo 10 Volumen IV de la OACI), los encuentros se construyen a partir de las trayectorias de las dos aeronaves hacia afuera empezando en el tca. Al completarse el procedimiento es posible que el tca no corresponda al momento preciso de aproximación máxima y se aceptan diferencias de algunos segundos.

Sección 01.20.2: 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 m (20 000 ft) y que cubre más de la mitad del cielo.

Sección 01.20.3: Telecomunicación (RR S1.3)

Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

Sección 01.20.4: Temperatura Celsius (t°C)

Temperatura igual a la diferencia $t^{\circ}\text{C} = T - T_0$ entre dos temperaturas termodinámicas T y T₀, donde T₀ = 273,15 kelvin.

Sección 01.20.4.1: Temporización

Cancelación de una transacción después de que una de las entidades participantes ha dejado de proporcionar una respuesta necesaria dentro de un plazo de tiempo predeterminado.

Sección 01.20.5: Terreno

La superficie de la Tierra con características naturales de relieve como montañas, colinas, sierras, valles, masas de agua, hielos y nieves eternos, y excluyendo los obstáculos.

Sección 01.20.6: Tesla (T)

Densidad de flujo magnético dada por un flujo magnético de 1 weber por metro cuadrado.

Sección 01.20.6.1: Tiempo de aviso

Intervalo de tiempo entre la detección de una amenaza posible o de una amenaza y el momento de proximidad máxima cuando ninguna de las aeronaves acelera.

Sección 01.20.6.2: Tiempo de aumento del impulso

Tiempo medido entre los puntos de amplitud 10 y 90% del borde anterior de la envolvente del impulso, es decir, entre los puntos a y c de la Figura 3-1 del anexo 10 Volumen I de la OACI.

Nota: esta definición es relativa para el equipo radiotelemétrico UHF (DME)

Sección 01.20.6.3: Tiempo de aumento parcial

Tiempo medido entre los puntos de amplitud 5 y 30% del borde anterior de la envolvente del impulso, es decir, entre los puntos h e i de las Figuras 3-1 y 3-2 del anexo 10 Volumen I de la OACI.

Nota: esta definición es relativa para el equipo radiotelemétrico UHF (DME)

Sección 01.20.6.4: Tiempo de disminución del impulso

Tiempo medido entre los puntos de amplitud 90 y 10% del borde posterior de la envolvente del impulso, es decir, entre los puntos e y g de la Figura 3-1 del anexo 10 Volumen I de la OACI.

Nota: esta definición es relativa para el equipo radiotelemétrico UHF (DME)

Sección 01.20.6.4.1: Tiempo de entrada de la subred

Tiempo transcurrido desde que la estación móvil inicia el proceso de exploración para la transmisión de la BS hasta que el enlace de la red establece la conexión, y es posible enviar la primera "unidad de datos de protocolo" del usuario de la red.

Sección 01.20.6.5: Tiempo de trabajo

Tiempo durante el cual se está transmitiendo un punto o raya de un carácter en código Morse.

Nota: esta definición es relativa para el equipo radiotelemétrico UHF (DME)

Sección 01.20.6.6: Tiempo muerto DME

Un período que sigue inmediatamente a la decodificación de una interrogación válida durante el cual la interrogación recibida no dará origen a una respuesta.

Nota. — El objetivo del tiempo muerto es evitar la respuesta del transpondedor a ecos que sean efecto de trayectos múltiples.

Sección 01.20.7: Tiempo de conmutación (luz)

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

Sección 01.20.8: Tiempo de instrucción con doble mando

Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave, o un piloto a distancia debidamente autorizado, utilizando la estación de pilotaje a distancia durante el vuelo de una aeronave pilotada a distancia.

Sección 01.20.9: Tiempo de instrumentos

Tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo en entrenador.

Sección 01.20.9.1: Tiempo de desviación máximo

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

Sección 01.20.9.2: Tiempo de decisión ante la pérdida del enlace C2.

Tiempo máximo que se tiene permitido esperar antes de declarar un estado de enlace C2 perdido durante el cual la performance del enlace C2 no es suficiente para permitir al piloto/a la pilota distancia intervenir activamente en el control del vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales

Sección 01.20.10: Tiempo de vuelo — aviones

Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Nota. — Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo “entre calzos” de uso general, que se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Sección 01.20.11: Tiempo de vuelo — helicópteros

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

Sección 01.20.11.1: Tiempo de vuelo — sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

Tiempo total transcurrido desde el momento en que se establece un enlace C2 entre la RPS y la RPA para fines de despegue o desde el momento en que el piloto a distancia recibe el control después de la transferencia hasta el momento en que el piloto a distancia completa la transferencia o se termina el enlace C2 entre la RPS y la RPA al finalizar el vuelo.

Sección 01.20.12: Tiempo de vuelo de planeador

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

Sección 01.20.13: Tiempo de vuelo por instrumentos

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

Sección 01.20.14: Tiempo de vuelo solo

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

Sección 01.20.14.0 Tiempo de vuelo solo — sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

Tiempo de vuelo durante el cual el alumno piloto a distancia está controlando el RPAS, actuando solo.

Sección 01.20.14.1: Tiempo en el puesto de trabajo.

Período de tiempo durante el cual un controlador de tránsito aéreo ejerce las atribuciones de la licencia de controlador de tránsito aéreo en un puesto de trabajo operacional.

Sección 01.20.15: Tiempo en entrenador

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

Sección 01.20.15.1: Tiempo hasta alerta

Tiempo máximo admisible que transcurre desde que el sistema de navegación empieza a estar fuera de su margen de tolerancia hasta que se anuncia la alerta por parte del equipo.

Nota: esta definición es relativa para el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

Sección 01.20.16: Tiempo máximo de efectividad

Tiempo estimado durante el cual el anticongelante (tratamiento) impide la formación de hielo y escarcha, así como la acumulación de nieve en las superficies del avión que se están protegiendo (tratadas).

Sección 01.20.17: Tintas hipsométricas

Sucesión de tonalidades o gradaciones de color utilizadas para representar la escala de elevaciones.

Sección 01.20.17.1: Tipo de aeronave huérfana

Una aeronave cuyo certificado de tipo ha sido revocado por el Estado de diseño y ya no tiene un Estado de diseño designado de conformidad con el Anexo 8 de la OACI. Estas aeronaves no cumplen con las normas del Anexo 8 de la OACI.

Sección 01.20.18: Tipo de característica

Clase de fenómenos del mundo real con propiedades comunes (ISO 19110*).

Nota. — En un catálogo de características, el nivel básico de clasificación es el tipo de característica.

Sección 01.20.19: Eliminada.**Sección 01.20.20: Tipo de RCP**

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

Sección 01.20.21: Tipo de RNP

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

Sección 01.20.21.1: Tobera de escape

Tratándose del muestreo de las emisiones de escape de los motores de turbina de gas en los que la emanación del chorro no sale mezclada (como, por ejemplo, en algunos motores turbofán), la tobera considerada es aquella por la cual pasa únicamente el flujo de salida del generador de gas (núcleo). No obstante, cuando la emanación del chorro sale mezclada, la tobera considerada es aquella por la cual pasan todos los gases.

Sección 01.20.22: Tonelada métrica (t)

Masa igual a 1 000 kilogramos

Sección 01.20.23: Torre de control de aeródromo (TWR)

Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Sección 01.20.24: Trabajos aéreos

Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Sección 01.20.24.1: Traje de supervivencia integrado

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

Sección 01.20.24.2: Trama

Unidad básica de transferencia a nivel de enlace. En el contexto de la subred en Modo S, una trama puede incluir de uno a cuatro segmentos Com-A o Com-B, de dos a dieciséis segmentos Com-C, o de uno a dieciséis segmentos Com-D.

Sección 01.20.24.3: Trama

La trama de enlace está compuesta de una secuencia de campos de dirección, control, FCS e información. Para el VDL en Modo 2, estos campos están encerrados por las secuencias de bandera de apertura y de cierre, en una trama puede o no incluirse un campo de información de longitud variable.

Nota: esta definición es relativa a enlace digital aeroterrestre VHF (VDL).

Sección 01.20.25: Tramo de aproximación final (FAS)

Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante la cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

Sección 01.20.26: Tramo de aproximación inicial

Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre el punto de referencia de aproximación inicial y el punto de referencia de aproximación intermedia o, cuando corresponda, el punto de referencia de aproximación final.

Sección 01.20.27: Tramo de aproximación intermedia

Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre, ya sea el punto de referencia, de aproximación intermedia y el punto de referencia de aproximación final o el punto de aproximación final; o entre el final de un procedimiento de inversión, de hipódromo o de navegación a estima y el punto de referencia de aproximación final o el punto de aproximación final, según sea el caso.

Sección 01.20.28: Tramo de ruta

Ruta a parte de ésta por la que generalmente se vuela sin escalas intermedias.

Sección 01.20.28.1: Tramo visual de una aproximación a un punto en el espacio (PinS)

Éste es el tramo que corresponde a un procedimiento de aproximación PinS de un helicóptero desde el MAPt hasta el lugar de aterrizaje para un procedimiento PinS "proseguir visualmente". El tramo visual conecta el punto en el espacio (PinS) con el lugar de aterrizaje.

Sección 01.20.28.2: Transceptor de acceso universal (UAT)

Enlace de datos radiodifundido que funciona en 978 MHz, con una velocidad de modulación de 1,041667 Mbps.

Sección 01.20.28.3: Transferencia

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

Sección 01.20.28.4: Transferencia AeroMACS.

Proceso mediante el cual la estación móvil (MS) migra de la interfaz aérea proporcionada por una estación de base (BS) a la interfaz aérea proporcionada por otra BS. Se tiene una transferencia AeroMACS reposo-trabajo ahí donde empieza el servicio con las BS objetivo después de una desconexión del servicio con las BS de servicio previas.

Sección 01.20.29: Tránsito aéreo

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

Sección 01.20.30: Tránsito de aeródromo

Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo.

Nota. — Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo.

Sección 01.20.31: 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.

Sección 01.20.32: Transmisor de localización de emergencia (ELT)

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

- a) *ELT fijo automático [ELT(AF)]*. ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave.
- b) *ELT portátil automático [ELT(AP)]*. ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede sacar de la misma con facilidad.
- c) *ELT de desprendimiento automático [ELT(AD)]*. ELT que se instala firmemente en la aeronave y se desprende y activa automáticamente al impacto y, en algunos casos, por acción de sensores hidrostáticos. 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.

Sección 01.20.32.1: Traspaso

Acción de transferir el control de pilotaje de una estación de pilotaje a distancia de otra

Sección 01.20.33: Trayecto autorizado

Trayecto de comunicaciones que el administrador o administradores de un dominio o dominios de encaminamiento han definido previamente como adecuado para determinado tipo y categoría de tráfico de mensajes.

Sección 01.20.34: Trayectoria de planeo

Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final

Sección 01.20.34.1: Trayectoria de planeo ILS

Aquél de los lugares geométricos de los puntos situados en el plano vertical que contiene el eje de la pista en que la DDM es cero, que está más cerca del plano horizontal.

Sección 01.20.34.2: Trayectoria de planeo mínima

Ángulo más bajo de descenso a lo largo del azimut de cero grados, que concuerda con los procedimientos de aproximación publicados y con los criterios sobre franqueamiento de obstáculos.

Nota. — Se trata del ángulo mínimo de elevación aprobado y promulgado para la pista de vuelo por instrumentos.

Sección 01.20.34.3: Trayectoria original

La trayectoria original de una aeronave con equipo ACAS es aquella que sigue la aeronave en el mismo encuentro cuando no está equipada con ACAS.

Nota: esta definición es relativa a la performance de la lógica anticolidión

Sección 01.20.35: Trazabilidad

Capacidad para seguir la historia, la aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración (ISO 9000*).

Nota. — Al considerar un producto, la trazabilidad puede estar relacionada con:

- a) el origen de los materiales y las partes;
- b) la historia del procesamiento; y
- c) la distribución y localización del producto después de su entrega.

Sección 01.20.36: Trazabilidad de los datos

Grado en el que un sistema o un producto hecho con datos proporciona un registro de los cambios que se introdujeron al producto, permitiendo de ese modo desandar el rastro de auditoría desde el usuario final hasta el iniciador.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXI – DEFINICIONES LETRA “U”

Sección 01.21.1: Umbral (THR)

Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje

Sección 01.21.2: Umbral desplazado

Umbral que no está situado en el extremo de la pista

Sección 01.21.2.1: Unidad de datos de protocolo de acceso al medio (MPDU)

Unidad de datos que encapsula uno o más LPDU.

Sección 01.21.2.2: Unidad de datos de protocolo de enlace (LPDU)

Unidad de datos que encapsula un segmento de una HFNPDU.

Sección 01.21.2.3: Unidad de datos de protocolo de capa física (PPDU)

Unidad de datos remitida a la capa física para fines de transmisión o decodificada por la capa física después de la recepción.

Sección 01.21.2.4: Unidad de datos de protocolo de red de alta frecuencia (HFNPDU)

Paquete de datos de usuario.

Sección 01.21.2.5: Unidad de datos de protocolo de señales espontáneas (SPDU)

Paquete de datos que se radiodifunde cada 32 segundos por una estación de tierra HFDL en cada una de sus frecuencias de funcionamiento y que incluye la información para gestión de enlace.

Sección 01.21.3: Eliminada

Sección 01.21.3.1: Umbral de tiempo

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

Sección 01.21.3.2: Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes:

Es la unidad especificada en la estructura orgánica de la AAC dedicada a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Sección 01.21.3.3: Unidad de datos del servicio de subred (SNSDU)

Una cantidad de datos de usuario de la subred, cuya identidad se preserva desde un extremo al otro de una conexión de subred.

Sección 01.21.3.4: Unidad de datos de servicio (SDU)

Unidad de datos transferida entre entidades de capas adyacentes, la cual se encapsula dentro de una unidad de datos de protocolo (PDU) para transferirse a una capa emparejada.

Sección 01.21.3.4: Unidad de voz

Dispositivo que proporciona un audio simplex y una interfaz de señalización entre el usuario y el VDL.

Sección 01.21.3.5: Usuario VSS

Un usuario de los servicios específicos del VDL en Modo 4. El usuario VSS puede ser una capa superior de los SARPS VDL en Modo 4 o una aplicación externa que utilice el VDL en Modo 4.

Sección 01.21.4: Uso problemático de ciertas sustancias

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

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

Sección 01.21.4.1: Uso parcial de subcanales (PUSC).

Técnica en la que las subportadoras del símbolo de multiplexación por división ortogonal de frecuencia (OFDM) se dividen y permutan entre un subconjunto de subcanales para la transmisión, lo que ofrece una diversidad parcial de frecuencias.

Sección 01.21.5: Usuario de extremo

Fuente primera o usuario último de la información.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXII – DEFINICIONES LETRA “V”

Sección 01.22.1: Validación

Confirmación mediante la aportación de evidencia objetiva de que se han cumplido los requisitos para una utilización o aplicación específica prevista (ISO 9000*).

Sección 01.22.1.1: Valor D

Dimensión delimitante, expresada en términos de “D”, de un helipuerto, heliplataforma o helipuerto a bordo de un buque, o una zona definida de su interior

Sección 01.22.2: Vatio (W)

Potencia que da origen a la producción de energía al ritmo de 1 julio por segundo.

Sección 01.22.2.1: Velocidad de modulación

La inversa del intervalo unitario medido en segundos. La velocidad de modulación se expresa en baudios.

Nota. — Las señales telegráficas se caracterizan por intervalos de tiempo de duración igual o mayor que el intervalo más corto o unitario. La velocidad de modulación (anteriormente velocidad telegráfica) se expresa por lo tanto como la inversa del valor de este intervalo unitario. Si, por ejemplo, el intervalo unitario es de 20 milisegundos, la velocidad de modulación es de 50 baudios.

Sección 01.22.2.2: Velocidad de transmisión

Promedio del número de pares de impulsos por segundo transmitidos por el transpondedor.

Sección 01.22.3: Velocidad de transmisión por canal

Velocidad a la cual se transmiten los bits por canal RF. Entre estos bits se incluyen aquellos de alineación de trama y de corrección de errores, así como los de información. En la transmisión en ráfagas, la velocidad de transmisión por canal se refiere a la velocidad instantánea de ráfaga durante el período de la ráfaga.

Sección 01.22.3.1: Ventana de encuentro

El intervalo de tiempo [tca – 40 s, tca + 10 s].

Nota: esta definición es relativa a la performance de la lógica anticollisión

Sección 01.22.4: Verificación

Confirmación mediante la aportación de evidencia objetiva de que se han cumplido los requisitos especificados (ISO 9000*).

Nota 1. — El término “verificado” se utiliza para designar el estado correspondiente.

Sección 01.22.5: Verificación de antecedentes

Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedente penal, y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional.

Sección 01.22.6: Verificación de seguridad de la aeronave

Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Sección 01.22.7: Verificación por redundancia cíclica (CRC)

Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de datos.

Sección 01.22.8: Versión derivada

Todo motor aéreo de turbina de gas genéricamente del mismo tipo previamente certificado, del que proceda, y que tenga características que retengan el núcleo básico y la cámara de combustión — y accesorios conexos — del motor de que dimane y cuyos otros factores, a juicio de la autoridad encargada de la certificación, no hayan variado.

Sección 01.22.9: Versión derivada de un avión

Un avión que desde el punto de vista de la aeronavegabilidad es similar al prototipo homologado en cuanto al ruido, pero con cambios en el diseño de tipo que pueden afectar adversamente a sus características de ruido.

Nota 1. — Cuando la autoridad de certificación estime que la modificación de diseño, configuración, potencia o masa que se propone tiene amplitud suficiente para exigir una nueva investigación de conformidad con los reglamentos pertinentes de aeronavegabilidad, el avión debería considerarse como de nuevo diseño de tipo y no como una versión derivada.

Nota 2.— La palabra “adversamente” se refiere a un aumento superior a 0,10 dB en cualquiera de los niveles de homologación acústica a no ser que, mediante un procedimiento aprobado, puedan rastrearse los efectos acumulados de modificaciones del diseño de tipo; en cuyo caso la palabra “adversamente” se refiere a un aumento acumulado en cualquiera de los niveles de homologación acústica de más de 0,30 dB o del margen de cumplimiento, tomándose de ambos valores el menor.

Sección 01.22.9.0: Versión derivada de un avión con certificación de CO₂

Un avión en el que se incorpora un cambio en el diseño de tipo que incrementan su masa máxima de despegue o que aumentan el valor de medición para la evaluación de emisiones de CO₂ en más de: a) 1,35% a una masa máxima de despegue de 5 700 kg, reduciéndose linealmente a; b),75% a una masa máxima de despegue de 60 000 kg, reduciéndose linealmente a; c)0,70% a una masa máxima de despegue de 600 000 kg; y d)un 0,70% constante a masas máximas de despegue de más de 600 000 kg. 5

Nota. --- En algunos Estados, cuando la autoridad de certificación estime que la modificación propuesta en cuanto a diseño, configuración, potencia o masa es tan significativa que se requiere una investigación sustancialmente completa para determinar si cumple con los reglamentos de aeronavegabilidad aplicables, el avión requerirá un nuevo certificado de tipo.

Sección 01.22.9.1: Versión derivada de un avión sin certificación de CO₂.

Un avión conforme a un certificado de tipo existente, pero para el cual no se obtuvo la certificación respecto de las normas del Volumen III del Anexo 16 y al que, antes de que se le expida su primer certificado de aeronavegabilidad, se le introduce un cambio en el diseño de tipo que provoca un incremento en el valor de medición para la evaluación de las emisiones de CO₂ superior a 1,5% o que se considera cambio significativo con respecto al CO₂.

Sección 01.22.10: Versión derivada de un helicóptero

Un helicóptero que desde el punto de vista de la aeronavegabilidad es similar al prototipo homologado en cuanto al ruido, pero con cambios en el diseño de tipo que pueden afectar adversamente a sus características de ruido.

Nota 1. — Al aplicarse las normas de este Anexo, un helicóptero que se base en un prototipo existente pero que la autoridad de certificación considere que es un nuevo diseño de tipo para fines de aeronavegabilidad, será no obstante considerado como una versión derivada si la autoridad de certificación juzga que las características de la fuente de ruido son las mismas que las del prototipo.

Nota 2. ---Un helicóptero que se base en un prototipo existente pero que la autoridad de certificación considere que es un nuevo diseño de tipo para fines de aeronavegabilidad se considera una versión derivada a efectos del ruido si la autoridad de certificación juzga que las características de la fuente de ruido son las mismas que las del prototipo.

Nota 3. --- La palabra “adversamente” se refiere a un aumento de más de 0,30 EPNdb en cualquiera de los niveles de homologación acústica de los helicópteros certificados de conformidad con el Capítulo 8 y de 0,30 dB(A) en el nivel de homologación para helicópteros certificados de conformidad con el Capítulo 11.

Sección 01.22.11: VFR

Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.

Sección 01.22.12: Vía de vehículos

Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Sección 01.22.12.1: Validación

Proceso de verificación de la posición relativa de un intruso utilizando información pasiva, comparándolo con la posición relativa obtenida a partir de la interrogación activa.

Sección 01.22.12.1.1: Vigilancia.

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

Sección 01.22.12.1.2: Vigilancia. Actividades mediante las cuales el Estado se asegura activamente, mediante inspecciones, auditorías y otras actividades, de que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones de aviación sigan satisfaciendo los requisitos establecidos y operen con el nivel de competencia y seguridad operacional requeridos por el Estado.

Sección 01.22.12.2: Vigilancia activa

Proceso de seguimiento de un intruso utilizando la información obtenida con las respuestas a las interrogaciones del propio ACAS.

Sección 01.22.12.2.1: Vigilancia basada en la performance (PBS)

Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

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

Sección 01.22.12.3: Vigilancia híbrida

Proceso que utiliza la vigilancia activa a efectos de validación y supervisión de otras aeronaves cuyo seguimiento se realiza principalmente mediante vigilancia pasiva, a fin de mantener la independencia del ACAS.

Sección 01.22.12.4: Vigilancia pasiva

Proceso de seguimiento de otra aeronave sin interrogarla, utilizando las señales espontáneas ampliadas de la otra aeronave. El ACAS emplea la información obtenida para la supervisión de si es necesaria la vigilancia activa, pero no para otros fines.

Sección 01.22.13: Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)

Arreglos internacionales concertados con el objeto de vigilar y proporcionar a las aeronaves avisos de cenizas volcánicas en la atmósfera.

Nota. — La IAVW se basa en la cooperación de las dependencias operacionales de la aviación y ajenas a la aviación que utilizan la información obtenida de las fuentes y redes de observación que proporcionan los Estados. La OACI coordina la vigilancia con la cooperación de otras organizaciones internacionales interesadas.

Sección 01.22.13.1: Eliminada. (Refierase a la Sección 01.22.14)**Sección 01.22.14: Vigilancia dependiente automática — contrato (ADS-C)**

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

Nota. — El término abreviado “contrato ADS” se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

Sección 01.22.15: Vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B)

Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos.

Sección 01.22.16: Vigilancia dependiente automática-radiodifusión — emisión (ADS-B OUT)

Una función en una aeronave o vehículo que transmite en radiodifusión periódicamente su vector de estado (posición y velocidad) y otra información obtenida de los sistemas de a bordo en un formato adecuado para receptores con capacidad ADS-B IN.

Sección 01.22.17: Vigilancia dependiente automática-radiodifusión — recepción (ADS-B IN)

Una función que recibe datos de vigilancia de fuentes de datos ADS-B OUT.

Sección 01.22.18: 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. — Pueden designarse como virajes de base los que se hacen ya sea en vuelo horizontal o durante el descenso, según las circunstancias en que se siga cada procedimiento.

Sección 01.22.19: Viraje reglamentario

Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una derrota designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave intercepte la derrota designada y pueda seguirla en sentido opuesto.

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.

Sección 01.22.20: Visibilidad

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

- a) la distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;
- b) la distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente 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 del inciso b) varía con la iluminación del fondo. La distancia del inciso 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.

Sección 01.22.21: Visibilidad en tierra

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

Sección 01.22.22: Visibilidad en vuelo

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

Sección 01.22.23: Visibilidad reinante

El valor máximo de la visibilidad, observado de conformidad con la definición de “visibilidad”, al que se llega dentro de un círculo que cubre por lo menos la mitad del horizonte o por lo menos la mitad de la superficie del aeródromo. Estas áreas podrían comprender sectores contiguos o no contiguos.

Nota. — Puede evaluarse este valor mediante observación humana o mediante sistemas por instrumentos. Cuando están instalados instrumentos, se utilizan para obtener la estimación óptima de la visibilidad reinante.

Sección 01.22.24: Visitante

Toda persona que desembarque y entre en el territorio de un Estado contratante distinto del de su residencia habitual, permanezca en él legalmente con arreglo a lo prescrito por ese Estado contratante, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio visitado.

Sección 01.22.24.1: Visualizador de “cabeza alta” (HUD) (Pantalla de Visualización Frontal)

Sistema de presentación visual de la información de vuelo en el campo visual frontal externo del piloto.

Sección 01.22.25: VMC

Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Sección 01.22.25.1: Vocodificador

Un codificador/decodificador de voz a baja velocidad.

Sección 01.22.26: VOLMET

Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

- a) Radiodifusión VOLMET (Ver [Sección 01.18.6.1](#))
- b) VOLMET por enlace de datos (D-VOLMET) (Ver [Sección 01.22.26.1](#))

Sección 01.22.26.1: VOLMET por enlace de datos (D-VOLMET)

Suministro de informes meteorológicos ordinarios de aeródromo (METAR) e informes meteorológicos especiales de aeródromo (SPECI) actuales, pronósticos de aeródromo (TAF), IGMET, Aero notificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET y, donde estén disponibles, AIRMET por enlace de datos.

Sección 01.22.27: Voltio (V)

Unidad de diferencia de potencial y de fuerza electromotriz, que es la diferencia de potencial eléctrico entre dos puntos de un conductor que transporta una corriente constante de 1 amperio, cuando la potencia disipada entre estos dos puntos es igual 1 vatio.

Sección 01.22.28: Volumen útil protegido

Parte de la cobertura de la instalación en la que ésta proporciona determinado servicio, de conformidad con los SARPS pertinentes, y dentro de la cual se protege la frecuencia de la instalación.

Sección 01.22.28.1: Volumen de servicio

Parte de la cobertura de la instalación en la que ésta proporciona determinado servicio, de conformidad con los SARPS pertinentes, y dentro de la cual se protege la frecuencia de la instalación.

Sección 01.22.29: V_{Toss}

Velocidad mínima a la cual puede lograrse el ascenso con el motor crítico fuera de funcionamiento, con los demás 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.

Sección 01.22.30: Vuelo a grandes distancias (ETOPS)

Todo vuelo de un avión con dos grupos motores de turbina, cuando el tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero con aire calmo con un grupo motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado en ruta, sea superior a 60 minutos.

Sección 01.22.30.1: Vuelo a grandes distancias

Todo vuelo de un avión con dos motores de turbina, cuando el tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero (en condiciones ISA y de aire en calma) con un motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado, sea superior al umbral de tiempo aprobado por el Estado del explotador.

Sección 01.22.31: Vuelo acrobático

Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales.

Sección 01.22.32: Vuelo controlado

Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.

Sección 01.22.33: Vuelo directo

Cierta operación de las aeronaves que el operador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualquier punto intermedio, hasta el punto de destino.

Sección 01.22.34: Vuelo de travesía

Vuelo entre un punto de salida y un punto de llegada que sigue una ruta preestablecida utilizando procedimientos de navegación convencionales.

Sección 01.22.35: Vuelo prolongado sobre el agua

Vuelo sobre el agua a más de 93 km (50 NM) o a 30 minutos, a velocidad normal de crucero, lo que sea menor, de distancia respecto de un área en tierra que resulte apropiada para realizar un aterrizaje de emergencia.

Sección 01.22.36: Vuelo IFR

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

Sección 01.22.37: Vuelo VFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Sección 01.22.38: Vuelo VFR especial

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

Sección 01.22.38.1: Vuelos de repatriación

Vuelos especiales organizados, facilitados o promovidos por un Estado con el único fin de transportar hasta su propio territorio o a un tercer país seguro a sus nacionales y otras personas admisibles desde otros países en vuelos con aeronaves del Estado, vuelos humanitarios o vuelos comerciales chárter o no regulares.

Sección 01.22.39: Vuelos de socorro

Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXIII – DEFINICIONES LETRA “W”**Sección 01.23.1: Weber (Wb)**

Flujo magnético que, al atravesar un circuito de una sola espira produce en ésta una fuerza electromotriz de 1 voltio cuando el flujo disminuye uniformemente a cero en un segundo.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXIV – DEFINICIONES LETRA “X”**Sección 01.23.30: XDCE**

Término genérico que se refiere tanto al ADCE como al GDCE.

Sección 01.23.31: XDLP

Término genérico que se refiere tanto al ADLP como al GDLP.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXV – DEFINICIONES LETRA “Z”

Sección 01.24.0: Zona de carga y descarga con malacate

Área prevista para el transbordo en helicóptero de personal o suministros a o desde un buque.

Sección 01.24.1: Zona de control

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Sección 01.24.2: Zona de identificación de defensa aérea (ADIZ)

Espacio aéreo designado especial de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben satisfacer procedimientos especiales de identificación y notificación, además de aquellos que se relacionan con el suministro de servicios de tránsito aéreo (ATS).

Sección 01.24.3: Zona de parada

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

Sección 01.24.4: Zona de seguridad restringida

Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

Sección 01.24.5: Zona de servicio (sistema mundial de pronósticos de área)

Zona geográfica dentro de la cual un centro mundial de pronósticos de área se encarga de expedir pronósticos de área a las autoridades meteorológicas y a otros usuarios.

Sección 01.24.5.1: Zona de servicio del enlace C2.

Zona dentro del área de cobertura del enlace C2 en la cual la QoSD del enlace C2 cumple con la QoSR.

Sección 01.24.6: Zona de toma de contacto (TDZ)

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

Sección 01.24.7: Zona de tránsito de aeródromo (ATZ)

Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

Sección 01.24.8: Zona de tránsito directo

Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o transbordo sin solicitar entrada al Estado.

Sección 01.24.9: Zona de vuelo crítica de rayos láser (LCFZ)

Espacio aéreo en la proximidad de un aeródromo, pero fuera de la LFFZ en que la irradiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause efectos de deslumbramiento.

Sección 01.24.10: Zona de vuelo normal (NFZ)

Espacio aéreo no definido como LFFZ, LCFZ o LSFZ pero que debe estar protegido de radiaciones láser que puedan causar daños biológicos a los ojos.

Sección 01.24.11: Zona de vuelo protegidas

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

Sección 01.24.12: Zona de vuelo sensible de rayos láser (LSFZ)

Espacio aéreo exterior, y no necesariamente contiguo a las LFFZ y LCFZ en que la irradiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que los rayos enceguezcan o tengan efectos post imagen.

Sección 01.24.13: Zona de vuelo sin rayos láser (LFFZ)

Espacio aéreo en la proximidad del aeródromo donde la radiación queda limitada a un nivel en el que no sea posible que cause interrupciones visuales.

Sección 01.24.14: Zona despejada de obstáculos (OFZ)

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

Sección 01.24.15: Zona franca

Parte del territorio de un Estado contratante en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, por lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

Sección 01.24.16: Zona libre de obstáculos

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

Sección 01.24.17: Zona libre de obstáculos para helicópteros

Área definida en el terreno o en el agua, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un helicóptero que opere en la Clase de performance 1 pueda acelerar y alcanzar una altura especificada.

Sección 01.24.18: Zona peligrosa

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

Sección 01.24.19: Zona prohibida

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Sección 01.24.20: Zona restringida

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXVI - EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO**Sección 01.25.1: Expresiones de significado restringido**

Las expresiones siguientes se utilizan con el significado restringido que se indica a continuación:

- a) Para evitar confusiones entre el Servicio Meteorológico considerado como entidad administrativa y el servicio que ésta suministra, se ha usado “Autoridad Meteorológica” para indicar el primer concepto y “Servicio” para indicar el segundo.
 - b) “Suministrar” se usa únicamente en relación con el suministro de servicio.
 - c) “Expedir” se usa únicamente en relación con casos en que la obligación específicamente comprende el envío de información a un usuario.
 - d) “Poner a disposición” se usa únicamente en relación casos en que la obligación se limita a que la información esté accesible para el usuario; y
 - e) “Proporcionar” se usa únicamente en relación con casos en que tienen aplicación c) o d).
-

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXVII - ABREVIATURAS

Abreviatura	Definición
AAC	Autoridad de Aviación Civil
AC	Corriente alterna
ACARS	Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves
ACAS	Sistema anticolidión de a bordo
ACC	Centro de control de área
ACN	Número de clasificación de aeronaves
ACR	Índice de clasificación de aeronaves
ADP	Licencia de conductor en la parte aeronáutica
ADREP	Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes
ADRS	Sistema registrador de datos de aeronave
ADS	Vigilancia dependiente automática
ADS-C	Vigilancia dependiente automática — contrato
AEO	Todos los motores en marcha
AFCS	Sistema de mando automático de vuelo
AFIS	Servicio de información de vuelo de aeródromo
AFS	Servicio fijo aeronáutico
AFTN	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
AGA	Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres
AIG	Investigación y prevención de accidentes
AIP	Publicación de información aeronáutica
AIR	Registrador de imágenes de a bordo
AIRS	Sistema registrador de imágenes de a bordo
AIS	Servicios de información aeronáutica
AMOC	Medios alternativos de cumplimiento
AOC	Certificado de explotador de servicios aéreos
APAPI	Indicador simplificado de trayectoria de aproximación de precisión
APCH	Aproximación
aprox.	Aproximadamente
APU	Grupo auxiliar de energía
AR	Autorización obligatoria
ARINC	Aeronautical Radio, Inc.
ARIWS	Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista
ASDA	Distancia disponible de aceleración-parada
ASE	Error del sistema altimétrico
ASIA/PAC	Asia/Pacífico
ASPSL	Conjuntos de luces puntuales segmentadas
ATC	Control de tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATN	Red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATS	Servicio de tránsito aéreo

Abreviatura	Definición
AT-VASIS	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación simplificado en T
C	Grados Celsius
C2	Mando y control
CARS	Sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje
CAS	Velocidad aerodinámica calibrada
CAT I	Categoría I
CAT II	Categoría II
CAT III	Categoría III
CAT IIIA	Categoría IIIA
CAT IIIB	Categoría IIIB
CAT IIIC	Categoría IIIC
CBR	Índice de soporte de California
cd	Candela
CDL	Lista de desviaciones respecto a la configuración
CERT	Herramienta de estimación y notificación de CO2
CFIT	Impacto contra el suelo sin pérdida de control
CG	Centro de gravedad
CIE	Comisión Internacional de Iluminación
cm	Centímetro
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
CO2	Dióxido de carbono
CO2e	Dióxido de carbono equivalente
COMAT	Material de la compañía
CORSIA	Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional
CPDLC	Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
CRC	Verificación por redundancia cíclica
CTA	Área de control
CVR	Registrador de la voz en el puesto de pilotaje
CVS	Sistema de visión combinado
DA	Altitud de decisión
DA/H	Altitud/altura de decisión
DC	Corriente continua
D-FIS	Servicio de información de vuelo por enlace de datos
DH	Altura de decisión
DLR	Registrador de enlace de datos
DLRS	Sistema registrador de enlace de datos
DME	Equipo radiotelemétrico
DSTRK	Derrota deseada
E	Módulo de elasticidad
EDTO	Operación con tiempo de desviación extendido
EFB	Maletín de vuelo electrónico
EFIS	Sistema electrónico de instrumentos de vuelo

Abreviatura	Definición
EGT	Temperatura de los gases de escape
EICAS	Sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor
ELT	Transmisor de localización de emergencia
ELT(AD)	ELT de desprendimiento automático
ELT(AF)	ELT fijo automático
ELT(AP)	ELT portátil automático
ELT(S)	ELT de supervivencia
EPR	Relación de presiones del motor
EUROCAE	Organización europea para el equipamiento de la aviación civil
EVS	Sistema de visión mejorada
FANS	Sistemas de navegación aérea del futuro
FATO	Área de aproximación final y de despegue
FDAP	Programa de análisis de datos de vuelo
FDR	Registrador de datos de vuelo
FIC	Centro de información de vuelo
FIR	Región de información de vuelo
FL	Nivel de vuelo
FM	Frecuencia modulada
FOD	Objeto extraño
FSTD	Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo
ft	Pie
ft/min	Pies por minuto
g	Aceleración normal
GBAS	Sistema de aumentación basado en tierra
GCAS	Sistema de prevención de colisión con el terreno
GEI	Gases de efecto invernadero
GLS	Sistema de aterrizaje GBAS
GNSS	Sistema mundial de navegación por satélite
GPS	Sistema mundial de determinación de la posición
GPWS	Sistema de advertencia de la proximidad del terreno
HAPI	Indicador de trayectoria de aproximación por helicóptero
HFM	Manual de vuelo del helicóptero
hPa	Hectopascal
HUD	Visualizador de "cabeza alta"
IAF	Foro Internacional de Acreditación
IAOPA	Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IBAC	Consejo internacional de aviación de negocios
IEC	Comisión Electrotécnica Internacional
IFR	Reglas de vuelo por instrumentos
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
inHg	Pulgada de mercurio

Abreviatura	Definición
INS	Sistemas de navegación inercial
ISA	Atmósfera tipo internacional
ISO	Organización Internacional de Normalización
K	Grados Kelvin
kg	Kilogramo
kg/m ²	Kilogramo por metro cuadrado
km	kilómetro
km/h	Kilómetro por hora
kN	Kilonewton
kt	Nudo
kt/s	Nudos por segundo
L	Litro
L/min	Litros por minuto
lb	Libra
lbf	Libra-fuerza
LCFZ	Zona de vuelo crítica de rayos láser
LDA	Distancia de aterrizaje disponible
LDP	Punto de decisión para el aterrizaje
LDRH	Distancia de aterrizaje requerida (para helicópteros)
LED	Diodo electroluminiscente
LFFZ	Zona de vuelo sin rayos láser
LOA	Área con obstáculos sujetos a restricciones
LOS	Sector con obstáculos sujetos a restricciones
LP	Tablero luminiscente
LSFZ	Zona de vuelo sensible de rayos láser
m	Metro
m/s	Metros por segundo
m/s ²	Metros por segundo cuadrado
MAPt	Punto de aproximación frustrada
máx	Máximo
mb	Milibar
MDA	Altitud mínima de descenso
MDA/H	Altitud/altura mínima de descenso
MDH	Altura mínima de descenso
MEL	Lista de equipo mínimo
MET	Servicios meteorológicos
MHz	Megahertzio
mín	Mínimo
MJ	Megajulio
MLS	Sistema de aterrizaje por microondas
mm	Milímetro
MMEL	Lista maestra de equipo mínimo

Abreviatura	Definición
MN	Meganewton
MNPS	Especificaciones de performance mínima de navegación
MOPS	Normas de performance operacional mínima
MPa	Megapascal
MRV	Vigilancia, notificación y verificación
MSL	Nivel medio del mar
MTOM	Masa máxima de despegue
MWO	Oficina de vigilancia meteorológica
N	Newton
N1	Velocidad del compresor a baja presión (compresor de dos etapas); velocidad de la soplante (compresor de tres etapas)
N2	Velocidad del compresor a alta presión (compresor de dos etapas); velocidad del compresor a presión intermedia (compresor de tres etapas)
N3	Velocidad del compresor a alta presión (compresor de tres etapas)
NAV	Navegación
NFZ	Zona de vuelo normal
NM	Milla marina
NU	No utilizable
NVIS	Sistema de visión nocturna con intensificación de imágenes
OCA	Altitud de franqueamiento de obstáculos
OCA/H	Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos
OCH	Altura de franqueamiento de obstáculos
OEI	Un motor inactivo
OFS	Sector despejado de obstáculos
OFZ	Zona despejada de obstáculos
OLS	Superficie limitadora de obstáculos
OMGWS	Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PAPI	Indicador de trayectoria de aproximación de precisión
PBC	Comunicación basada en la performance
PBN	Navegación basada en la performance
PBS	Vigilancia basada en la performance
PCN	Número de clasificación de pavimentos
PCR	Índice de clasificación de pavimentos
PinS	Aproximación a un punto en el espacio
PNR	Punto de no retorno
psi	Libra por pulgada cuadrada
R	Radio del rotor
R/T	Radiotelefonía o radiocomunicaciones
RCP	Performance de comunicación requerida
RESA	Área de seguridad de extremo de pista
RFF	Salvamento y extinción de incendios
RFFS	Servicios de salvamento y extinción de incendios

Abreviatura	Definición
RNAV	Navegación de área
RNP	Performance de navegación requerida
RNPSOR	Performance de navegación requerida y requisitos operacionales especiales
RPA	Aeronave pilotada a distancia
RPAS	Sistema de aeronave pilotada a distancia
RPS	Estación de pilotaje a distancia
RSP	Performance de vigilancia requerida
RTCA	Comisión radiotécnica aeronáutica
RTK	Tonelada-kilómetro de pago
RTODAH	Distancia de despegue interrumpido disponible
RVR	Alcance visual en la pista
RVSM	Separación vertical mínima reducida
s	Segundo
SAR	Servicios de búsqueda y salvamento
SARPS	Normas y métodos recomendados
SBAS	Sistema de aumentación basado en satélites
SDCPS	Sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional
SI	Sistema internacional de unidades
SMM	Manual de gestión de la seguridad operacional
SMP	Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SOP	Procedimiento operacional normalizado
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
SST	Avión supersónico de transporte
STOL	Aviones de despegue y aterrizaje cortos
SVS	Sistema de visualización sintética
SWXC	Centro de meteorología espacial
t	Tonelada (1 000 kg)
T4	Temperatura de los gases de escape del motor
TAS	Velocidad aerodinámica verdadera
TAWS	Sistema de advertencia y alarma de impacto
TCAC	Centro de avisos de ciclones tropicales
TCAS	Sistema de alerta de tránsito y anticollisión
TDP	Punto de decisión para el despegue
TEM	Manejo de amenazas y errores
TIT	Temperatura de admisión en la turbina
TLA	Ángulo de la palanca de empuje
TLOF	Área de toma de contacto y de elevación inicial
TLS	Nivel deseado de seguridad (operacional)
TODA	Distancia de despegue disponible
TODAH	Distancia de despegue disponible (para helicópteros)
TORA	Recorrido de despegue disponible

Abreviatura	Definición
T-VASIS	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación en T
TVE	Error vertical total
UCW	Anchura del tren de aterrizaje
UTC	Tiempo universal coordinado
VAAC	Centro de avisos de cenizas volcánicas
VD	Velocidad de cálculo para el picado
VFR	Reglas de vuelo visual
VHI	Virus de inmunodeficiencia humana
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual
VNAV	Navegación vertical
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF
VS1	Velocidad de pérdida o velocidad mínima de vuelo uniforme en una configuración determinada
VSM	Mínimas de separación vertical
VSO	Velocidad de pérdida o velocidad mínima de vuelo uniforme en configuración de aterrizaje
VSS	Superficie de tramo visual
VTOL	Aviones de despegue y aterrizaje verticales
VTSS	Velocidad de despegue con margen de seguridad
Vy	Velocidad correspondiente al régimen de ascenso óptimo
WAFC	Centro mundial de pronósticos de área
WAFS	Sistema mundial de pronósticos de área
WHMP	Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre
WIP	Obras en progreso
WXR	Condiciones meteorológicas

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO XXVIII – NOMENCLATURA: SÍMBOLOS Y UNIDADES

ANEXO 16 VOLUMEN I

Nota. — Muchas de las siguientes definiciones y símbolos son específicos de la homologación acústica de las aeronaves, pero algunos de ellos pueden también aplicarse para otros fines.

1.1 Velocidad

<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>
c_R	m/s	<i>Velocidad de referencia del sonido.</i> Velocidad del sonido en una condición de temperatura de referencia (25°C).
c_{HR}	m/s	<i>Velocidad de referencia del sonido a la altitud de la aeronave.</i> La velocidad de referencia del sonido correspondiente a la temperatura ambiente – suponiendo una gradiente vertical de 0,65°C por 100 m – en un día tipo a la altura de referencia del avión sobre el nivel medio del mar.
M_{ATR}	—	<i>Número de Mach de referencia en el extremo de las palas en avance del rotor del helicóptero.</i> Suma de la velocidad de rotación de referencia en el extremo de las palas del rotor y de la velocidad de referencia del helicóptero, dividida por la velocidad de referencia del sonido.
M_H	—	<i>Número de Mach en el extremo de las palas de la hélice.</i> Raíz cuadrada de la suma del cuadrado de la velocidad de rotación del extremo de la hélice de ensayo y del cuadrado de la velocidad aerodinámica de ensayo del avión, dividida por la velocidad de ensayo del sonido.
M_{HR}	—	<i>Número de Mach de referencia en el extremo de las palas de la hélice.</i> Raíz cuadrada de la suma del cuadrado de la velocidad de rotación de referencia en el extremo de la hélice y del cuadrado de la velocidad de referencia del avión, dividida por la velocidad de referencia del sonido.
Best R/C	m/s	<i>Mejor velocidad vertical de ascenso.</i> Máxima velocidad vertical de ascenso en el despegue certificada al máximo régimen de potencia y velocidad del motor.
V_{AR}	m/s	<i>Velocidad de referencia ajustada.</i> En un día de ensayo que no sea normalizado, velocidad de referencia del helicóptero ajustada para alcanzar el mismo número de Mach en el extremo de las palas en avance que la velocidad de referencia en condiciones de referencia.
V_{CON}	m/s	<i>Máxima velocidad aerodinámica en modo de conversión.</i> Velocidad del rotor basculante que no puede excederse en el modo de conversión.
V_G	m/s	<i>Velocidad respecto al suelo.</i> La velocidad de la aeronave respecto al suelo.
V_{GR}	m/s	<i>Velocidad de referencia respecto al suelo.</i> Velocidad verdadera de la aeronave respecto al suelo en el sentido de la derrota en condiciones de referencia. V_{GR} es el componente

		horizontal de la velocidad de referencia V_R de la aeronave.
V_H	m/s	Máxima velocidad aerodinámica en vuelo horizontal. Máxima velocidad aerodinámica de un helicóptero durante operaciones a la máxima potencia continua.
V_{MCP}	m/s	Máxima velocidad aerodinámica en vuelo horizontal. Máxima velocidad aerodinámica de un rotor basculante en vuelo horizontal durante operaciones en modo avión a la máxima potencia continua.
V_{MO}	m/s	Máxima velocidad aerodinámica operacional. Máxima velocidad aerodinámica operacional de un rotor basculante que no puede excederse deliberadamente.
<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>
V_R	m/s	Velocidad de referencia. Velocidad verdadera de la aeronave en condiciones de referencia en el sentido de la trayectoria de vuelo de referencia. <i>Nota. — Este símbolo no debería confundirse con el símbolo comúnmente utilizado para la velocidad de rotación de despegue del avión.</i>
V_{REF}	m/s	Velocidad aerodinámica de referencia para el aterrizaje. Velocidad del avión, en determinada configuración de aterrizaje, en el punto en que desciende y atraviesa la altura de aterrizaje en la pantalla a fin de determinar la distancia de aterrizaje para aterrizajes manuales.
V_S	m/s	Velocidad aerodinámica de pérdida. Mínima velocidad aerodinámica constante en la configuración de aterrizaje.
V_{tip}	m/s	Velocidad en el extremo. Velocidad de rotación en el extremo del rotor o la hélice en condiciones de ensayo, excluido el componente de velocidad de la aeronave.
V_{tipR}	m/s	Velocidad de referencia en el extremo. Velocidad de rotación en el extremo del rotor o la hélice en condiciones de referencia, excluido el componente de velocidad de la aeronave.
V_Y	m/s	Velocidad para la mejor velocidad vertical de ascenso. Velocidad aerodinámica de ensayo para la mejor velocidad vertical de ascenso para el despegue.
V_2	m/s	Velocidad de despegue operacionalmente segura. Mínima velocidad aerodinámica para el despegue en condiciones de seguridad operacional.

1.2 Tiempo

Símbolo	Unidad	Significado
t_0	s	<i>Duración de referencia.</i> Período de tiempo utilizado como referencia en la ecuación de integración para calcular EPNL, donde $t_0 = 10$ s.
t_R	s	<i>Tiempo de recepción de referencia.</i> Tiempo de referencia de la recepción calculado a partir del tiempo de la posición de referencia de la aeronave y la distancia entre la aeronave y el micrófono utilizado en el procedimiento integrado.
Δt	s	<i>Incremento de tiempo.</i> Incremento igual de tiempo entre espectros de banda de tercio de octava, donde $\Delta t = 0,5$ s.
δt_R	s	<i>Incremento de tiempo de referencia.</i> Duración efectiva de un incremento de tiempo entre tiempos de recepción de referencia asociados con puntos PNLT utilizados en el método integrado.

1.3 Índices

Símbolo	Unidad	Significado
i	—	<i>Índice de banda de frecuencia.</i> Indicador numérico que denota una cualquiera de las 24 bandas de tercio de octava. con frecuencias medias geométricas desde 50 hasta 10 000 Hz.
k	—	<i>Índice de incremento de tiempo.</i> Indicador numérico que denota cualquiera de los espectros de 0,5 segundos de la evolución temporal del ruido. Para el método integrado, el incremento de tiempo ajustado asociado con cada valor de k probablemente variará respecto al incremento de tiempo original de 0,5 segundos cuando se proyecte a condiciones de referencia.
k_F	—	<i>Identificador del primer incremento de tiempo.</i> Índice del primer punto de atenuación de 10 dB en la evolución temporal del PNLT medido discreto.
k_{FR}	—	<i>Identificador de referencia del primer incremento de tiempo.</i> Índice del primer punto de atenuación de 10 dB en la evolución temporal del PNLT discreto para el método integrado.
k_L	—	<i>Identificador del último incremento de tiempo.</i> Índice del último punto de atenuación de 10 dB en la evolución temporal del PNLT medido discreto.

k_{LR}	—	Identificador de referencia del último incremento de tiempo. Índice del último punto de atenuación de 10 dB en la evolución temporal del PNLT discreto para el método integrado.
k_M	—	Índice del incremento de tiempo de PNLTM máximo. Índice del incremento de tiempo de PNLTM.
t	s	Tiempo transcurrido. Período de tiempo medido a partir de la referencia cero.
t_1	s	Tiempo del primer punto de atenuación de 10 dB. Tiempo del primer punto de atenuación de 10 dB en una función temporal continua. (Véase k_F).
t_2	s	Tiempo del último punto de atenuación de 10 dB. Tiempo del último punto de atenuación de 10 dB en una función temporal continua. (Véase k_L).

1.4 Parámetros de ruido

Símbolo	Unidad	Significado
EPNL	EPNdB	Nivel efectivo de ruido percibido. Evaluador de un solo número para el paso de una aeronave, relativo a los efectos subjetivos del ruido de la aeronave en seres humanos, que consiste en la integración, durante la duración del ruido, del nivel de ruido percibido (PNL) ajustado por irregularidades espectrales (PNLT), normalizado hasta una duración de referencia de 10 segundos. (Véanse especificaciones en el Apéndice 2, sección 4.1).
EPNL _A	EPNdB	EPNL de aproximación. Nivel efectivo de ruido percibido en los puntos de medición de referencia de la aproximación de un avión.
Símbolo	Unidad	Significado
EPNL _L	EPNdB	EPNL lateral. Nivel efectivo de ruido percibido en los puntos de medición laterales del avión.
L _{AE}	dB (A)	Nivel de exposición al ruido (SEL). Nivel de ruido de un suceso único de paso de una aeronave, que consiste en una integración, durante la duración del ruido, del nivel de sonido de ponderación A (Db(A)), normalizado hasta una duración de referencia de 1 segundo). (Véanse especificaciones en el Apéndice 4, sección 3).
L _{AS}	dB(A)	Nivel de sonido de ponderación A lenta. Nivel de sonido de ponderación A de la frecuencia y ponderación de tiempo S para determinado momento en el tiempo.

L_{ASmax}	dB(A)	<i>Nivel máximo de sonido de ponderación A lenta.</i> Valor máximo de L_{AS} durante determinado intervalo de tiempo.
L_{ASmaxR}	dB(A)	<i>Máximo nivel de sonido de referencia de ponderación A lenta.</i> Valor máximo de L_{AS} durante determinado intervalo de tiempo corregido respecto a condiciones de referencia.
$LIMIT_A$	EPNdB	<i>Límite de EPNL de aproximación.</i> Nivel máximo de ruido permitido en los puntos de medición de referencia de la aproximación de un avión.
$LIMIT_F$	EPNdB	<i>Límite de EPNL de sobrevuelo.</i> Nivel máximo de ruido permitido en los puntos de medición de referencia del sobrevuelo de un avión.
$LIMIT_L$	EPNdB	<i>Límite de EPNL lateral.</i> Nivel máximo de ruido permitido en los puntos de medición de referencia laterales del avión.
n	noy	<i>Ruidosidad percibida.</i> La ruidosidad percibida de un nivel de presión acústica en una banda de tercio de octava en determinado espectro.
N	noy	<i>Ruidosidad percibida total.</i> Ruidosidad percibida total de determinado espectro calculada a partir de los 24 valores de n .
PNL	PNdB	<i>Nivel de ruido percibido.</i> Evaluador del ruido basado en la percepción, que representa los efectos subjetivos del ruido de banda ancha recibido en determinado momento durante el paso de una aeronave. Se trata del nivel de ruido determinado empíricamente como tan ruidoso como una muestra de ruido aleatorio en banda de tercio de octava de 1 kHz. (Véanse especificaciones en el Apéndice 2, sección 4.2).
PNLT	TPNdB	<i>Nivel de ruido percibido corregido por tono.</i> Valor de PNL de determinado espectro ajustado para tener en cuenta las irregularidades espectrales.
$PNLT_R$	TPNdB	<i>Nivel de referencia de ruido percibido corregido por tono.</i> Valor de PNLT ajustado a condiciones de referencia.
$PNLTM$	TPNdB	<i>Nivel máximo de ruido percibido corregido por tono.</i> Valor máximo de PNLT en determinada evolución temporal, ajustado por banda compartida Δ_B .
$PNLTM_R$	TPNdB	<i>Nivel máximo de ruido percibido de referencia corregido por tono.</i> Valor máximo de $PNLT_R$ en determinada evolución temporal, ajustado por banda compartida Δ_B en el método simplificado y Δ_{BR} en el método integrado.
SPL	dB	<i>Nivel de presión acústica.</i> Nivel de sonido, respecto a un nivel de referencia de 20 μPa , en cualquier momento que ocurre en una gama de frecuencias específica. Se calcula el nivel como diez veces el logaritmo a la base 10 de la relación de la presión acústica de media cuadrática temporal al cuadrado de la presión acústica de referencia de 20 μPa .

<p><i>Nota. — En el uso característico de homologación acústica de las aeronaves se hace referencia a una banda específica de tercio de octava, p. ej., SPL (i.k) para la i-ésima banda del k-ésimo espectro en una evolución temporal del ruido de una aeronave.</i></p>		
SPL _R	dB	Nivel de referencia de la presión acústica. Los niveles de presión acústica en la banda de tercio de octava ajustados a condiciones de referencia.
SPL _S	dB	Nivel de presión acústica de ponderación lenta. Valor de los niveles de presión acústica de la banda de tercio de octava al aplicarse la ponderación de tiempo S.
Δ ₁	TPNdB	Ajuste de PNLTM. En el Apéndice 2 o el Adjunto F. En el método simplificado, ajuste que debe añadirse al EPNL medido para tener en cuenta los cambios de nivel de ruido debidos a diferencias en la absorción atmosférica y la longitud de la trayectoria de ruido, entre las condiciones de ensayo y las de referencia para PNLTM.
	dB(A)	En el Apéndice 4. Los ajustes que deben añadirse al L _{AE} medido para tener en cuenta los cambios en el nivel de ruido por la propagación esférica y la duración debidos a la diferencia en las alturas del helicóptero entre las condiciones de ensayo y las de referencia.
	dB(A)	En el Apéndice 6. Para aviones propulsados por hélice de no más de 8 618 kg, ajuste que debe añadirse al L _{ASmax} medido para tener en cuenta los cambios de nivel de ruido debidos a la diferencia en las alturas de ensayo y de referencia de la aeronave.
Δ ₂	TPNdB	Ajuste por duración. En el Apéndice 2 o el Adjunto F. En el método simplificado, ajuste que debe añadirse al EPNL medido para tener en cuenta los cambios de nivel de ruido debidos al cambio en la duración del ruido causado por diferencias entre la velocidad de ensayo y de referencia de la aeronave y la posición respecto al micrófono.
	dB(A)	En el Apéndice 4. Los ajustes que deben añadirse al L _{AE} medido para tener en cuenta los cambios en el nivel de ruido por la diferencia entre la velocidad de referencia y la ajustada.
	dB(A)	En el Apéndice 6. Para aviones propulsados por hélice de no más de 8 618 kg, ajuste que debe añadirse al L _{ASmax} medido para tener en cuenta los cambios en el nivel de ruido por la diferencia en el número de Mach en los extremos de la hélice entre las condiciones de ensayo y las de referencia.
<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>
Δ ₄	dB(A)	Ajuste por absorción atmosférica. En el Apéndice 6. Para aviones propulsados por hélice de no más de 8 618 kg, ajuste que debe añadirse al L _{ASmax} medido por cambios de nivel de ruido debidos al cambio en la absorción atmosférica, causado por la diferencia entre las alturas de ensayo y de referencia del avión.

$\Delta A(i)$	dB	<i>Ajuste por absorción atmosférica.</i> Para aeronaves evaluadas conforme al Apéndice 2, el ajuste total por absorción atmosférica calculado para la banda i de tercio de octava en las condiciones atmosféricas del día de ensayo.
$\Delta A_R(i)$	dB	<i>Ajuste por absorción atmosférica de referencia.</i> Para aeronaves evaluadas conforme al Apéndice 2, el ajuste total por absorción atmosférica calculado para la banda i de tercio de octava en las condiciones atmosféricas de referencia.
Δ_B	TPNdB	<i>Ajuste por banda compartida.</i> Ajuste que debe añadirse al PNL _T máximo a fin de tener en cuenta la posible supresión de un tono debido a la banda compartida de tercio de octava de dicho tono. PNL _{TM} equivale al PNL _T máximo más Δ_B .
Δ_{BR}	TPNdB	<i>Ajuste por banda compartida de referencia.</i> Ajuste que debe añadirse al PNL _{T_R} máximo en el método integrado a fin de tener en cuenta la posible supresión de un tono debido a la banda compartida de tercio de octava de dicho tono. PNL _{TM_R} equivale al PNL _{T_R} máximo más Δ_{BR} .
Δ_{cresta}	TPNdB	<i>Ajuste por cresta.</i> Ajuste que debe añadirse al EPNL medido cuando el PNL _T correspondiente a una cresta secundaria, determinado al calcular el EPNL a partir de datos medidos y ajustado a condiciones de referencia, es mayor que el PNL _T correspondiente al espectro PNL _{TM} ajustado.

1.5 Cálculo de PNL y corrección por tono

<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>
C	dB	<i>Factor de corrección por tono.</i> Factor que debe añadirse al PNL de determinado espectro para tener en cuenta la presencia de irregularidades espectrales, tales como tonos.
f	Hz	<i>Frecuencia.</i> Frecuencia media geométrica nominal de una banda de tercio de octava.
F	dB	<i>Delta-dB.</i> Diferencia entre el nivel original de presión acústica y el nivel final de presión acústica de banda ancha de una banda de tercio de octava en determinado espectro.
$\log n(a)$	—	<i>Coordenada de discontinuidad de noy.</i> Valor de $\log n$ del punto de intersección de las rectas que representan la variación de SPL en función de $\log n$.
M	—	<i>Pendiente inversa de noy.</i> Valores inversos de las pendientes de las rectas que representan la variación de SPL en función de $\log n$.
s	dB	<i>Pendiente de nivel de presión acústica.</i> Cambio de nivel entre niveles de presión acústica adyacentes en una banda de tercio de octava en determinado espectro.
Δs	dB	<i>Cambio en la pendiente de nivel de presión acústica.</i>
<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>

SPL(a)	dB	Nivel de discontinuidad de noy. Valor de SPL en la coordenada de discontinuidad de las rectas que representan la variación de SPL con $\log n$.
SPL(b) SPL(c)	dB	Niveles de intersección de noy. Intersecciones con el eje SPL de las rectas que representan la variación de SPL con $\log n$.
SPL(d)	dB	Nivel de discontinuidad de noy. Valor de SPL en la coordenada de discontinuidad donde $\log n$ equivale a -1 .
SPL(e)	dB	Nivel de discontinuidad de noy. Valor de SPL en la coordenada de discontinuidad donde $\log n$ equivale a $\log 0,3$.
SPL'	dB	Nivel ajustado de presión acústica. Primera aproximación al nivel de presión acústica de banda ancha en una banda de tercio de octava de determinado espectro.
SPL''	dB	Nivel final de presión acústica de banda ancha. Aproximación segunda y final al nivel de presión acústica de banda ancha en una banda de tercio de octava de determinado espectro.

1.6 Geometría de la trayectoria de vuelo

Símbolo	Unidad	Significado
H	m	Altura. Altura de la aeronave en el punto donde la trayectoria de vuelo intercepta el plano geométrico vertical perpendicular a la derrota de referencia en el micrófono central.
H _R	m	Altura de referencia. Altura de referencia de la aeronave en el punto donde la trayectoria de vuelo de referencia intercepta el plano geométrico vertical perpendicular a la derrota de referencia en el micrófono central.
X	m	Posición de la aeronave a lo largo de la derrota. Coordenada de posición de la aeronave a lo largo del eje x en determinado momento.
Y	m	Posición lateral de la aeronave respecto a la derrota de referencia. Coordenada de posición de la aeronave a lo largo del eje y en determinado momento.
Z	m	Posición vertical de la aeronave respecto a la derrota de referencia. Coordenada de posición de la aeronave a lo largo del eje z en determinado momento.
θ	grados	Ángulo de emisión de sonido. Ángulo entre la trayectoria de vuelo y la trayectoria directa de propagación del sonido al micrófono. El ángulo es idéntico para la trayectoria de vuelo medida y la de referencia.
ψ	grados	Ángulo de elevación. Ángulo entre la trayectoria de propagación del sonido y un plano horizontal que pasa a través del micrófono, donde la trayectoria de propagación del sonido se define como una línea entre un punto de emisión de sonido en la trayectoria de vuelo medida y el diafragma del micrófono.
Símbolo	Unidad	Significado

ψ_R	grados	<i>Ángulo de elevación de referencia.</i> Ángulo entre la trayectoria de referencia de propagación del sonido y un plano horizontal que pasa a través del emplazamiento del micrófono de referencia, donde la trayectoria de referencia de propagación del sonido se define como una línea entre un punto de emisión de sonido en la trayectoria de vuelo de referencia y el diafragma del micrófono de referencia.
----------	--------	---

1.7 Varios

<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>
antilog	—	<i>Antilogaritmo de base 10.</i>
D	m	<i>Diámetro.</i> Diámetro de la hélice o del rotor.
D_{15}	m	<i>Distancia de despegue.</i> Distancia de despegue necesaria para que un avión alcance la altura de 15 m por encima del nivel del suelo.
e	—	<i>Número de Euler.</i> Constante matemática que es el número básico del algoritmo natural, aproximadamente 2,71828.
log	—	<i>Logaritmo de base 10.</i>
N	rpm	<i>Velocidad de la hélice.</i>
N_1	rpm	<i>Velocidad del compresor.</i> Velocidad del fan en la primera etapa del compresor de baja presión de la turbina.
RH	%	<i>Humedad relativa.</i> La humedad atmosférica relativa ambiente.
T	°C	<i>Temperatura.</i> La temperatura atmosférica ambiente.
u	m/s	<i>Componente de velocidad aerodinámica a lo largo de la derrota.</i> Componente del vector de velocidad aerodinámica a lo largo de la derrota de referencia.
v	m/s	<i>Componente de velocidad aerodinámica perpendicular a la derrota.</i> Componente del vector de velocidad aerodinámica transversal respecto a la derrota de referencia.
α	dB/100 m	<i>Coefficiente de absorción atmosférica de ensayo.</i> Régimen de atenuación del sonido debido a la absorción atmosférica que ocurre en una banda específica de tercio de octava con temperatura ambiente y humedad relativa medidas.
α_R	dB/100 m	<i>Coefficiente de absorción atmosférica de referencia.</i> Régimen de atenuación del sonido debido a la absorción atmosférica que ocurre en una banda específica de tercio de octava con temperatura ambiente y humedad relativa de referencia.

<i>Símbolo</i>	<i>Unidad</i>	<i>Significado</i>
μ	—	<i>Parámetro de rendimiento acústico del motor.</i> Para aviones de reacción, característicamente la velocidad normalizada del fan de baja presión, el empuje normalizado del motor o la relación de presiones del motor utilizados para calcular el ajuste por ruido en la fuente.

CAPITULO XXIX – NOMENCLATURA: SÍMBOLOS ANEXO 16, CAPITULO 2, VOLUMEN II.

Los símbolos que siguen, utilizados en el Volumen II de este Anexo, tienen los significados que se

indican: CO Monóxido de carbono

D_p La masa de todo gas contaminante emitido durante el ciclo de referencia de aterrizaje y despegue para las emisiones

F_n Empuje en la atmósfera tipo internacional (ISA), en condiciones al nivel del mar, correspondiente a determinada modalidad de utilización

F_{oo} Empuje nominal (véase definición)

F_{oo}^* Empuje nominal con postcombustión

HC Hidrocarburos sin quemar (véase definición)

NO Óxido nítrico

NO₂ Bióxido de nitrógeno

NO_x Óxidos de nitrógeno (véase definición)

nvPM Materia particulada no volátil

(véase definición) SN Índice de humo

(véase definición)

π_{oo} Relación de presión de referencia (véase definición)

CAPITULO XXX – NOMENCLATURA: SÍMBOLOS ANEXO 16, CAPITULO 2, VOLUMEN III

Los símbolos que siguen, tal como se utilizan en el Volumen III de este Anexo, tienen los significados y, cuando corresponde, las unidades que se indican a continuación:

AVG	media aritmética
CG	centro de gravedad
CO ₂	dióxido de carbono
g ₀	aceleración normal producida por la gravedad a nivel del mar y a una latitud geodésica de 45,5°, 9,80665 (m/s ²) Hz hertzio (ciclos por segundo)
MTOM	masa máxima de despegue (kg) OML perfil externo
RGF	factor geométrico de referencia
RSS	raíz cuadrada de la suma de los cuadrados SAR alcance específico (km/kg)
TAS	velocidad verdadera (km/h)
Wf	flujo de combustible total del avión (kg/h)