



**REPÚBLICA DEL PARAGUAY**  
**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**MANUAL DEL INSPECTOR DE  
AERÓDROMOS**

*Esta edición fue aprobada por Resolución N°. .... /2025.-*  
**SEGUNDA EDICIÓN - AÑO 2025-**

**REGISTRO DE ENMIENDAS**

<b>REGISTRO DE ENMIENDAS</b>			
<b>NÚM.</b>	<b>FECHA DE APLICACIÓN</b>	<b>FECHA DE ANOTACIÓN</b>	<b>ANOTADA POR</b>
<b>01</b>		Octubre	Abog. Deisy Bernal
<b>02</b>		Mayo	Karen Mosqueira
<b>03</b>			
<b>04</b>			
<b>05</b>			
<b>06</b>			
<b>07</b>			
<b>08</b>			
<b>09</b>			
<b>10</b>			
<b>11</b>			
<b>12</b>			
<b>13</b>			
<b>14</b>			
<b>15</b>			
<b>16</b>			
<b>17</b>			
<b>18</b>			
<b>19</b>			
<b>20</b>			

# PARTE I – INFORMACIÓN GENERAL.-

## CAPÍTULO 1. GENERALIDADES.-

### 1 OBJETIVO.-

- 1.1. El presente Manual tiene por objetivo proveer una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos (IA) de la **DINAC** desarrolle e implemente los programas de certificación y vigilancia de aeródromos.-

### 2 ALCANCE.-

- 1.2. La preparación del Manual, su elaboración, estandarización y unificación con los procedimientos establecidos actualmente por la **DINAC**, representa una guía y una herramienta de trabajo para ser utilizada en todo el territorio Paraguayo en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores de aeródromos.-

### 3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.-

- 3.1 Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las siguientes definiciones y abreviaturas:

#### 3.1.1 DEFINICIONES.-

- 1) **ACTIVIDADES DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA:** Actividades y procedimientos a través de los cuales se obtiene la información para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos.-
- 2) **ALCANCE:** El número de áreas funcionales y de especialidad incluidas que van a ser inspeccionadas y la profundidad de la revisión.-
- 3) **APLICABLE:** Capaz o apto para ser aplicado.-
- 4) **APROPIADO:** Especialmente apto o compatible; conveniente.-
- 5) **ÁREA DE ESPECIALIDAD:** Área que identifica requerimientos comunes o similares y para la que se proveen guías de inspección.-
- 6) **ÁREA RESPONSABLE DE CERTIFICACIÓN / VIGILANCIA:** A los fines de este Manual, es la dependencia de la **DINAC**, la Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres - **GNAGA**, que tiene asignada las responsabilidades de certificación y/o vigilancia de aeródromos.-
- 7) **AYUDAS DE TRABAJO:** Documentos requeridos por los inspectores o por el equipo de auditoria para planear y ejecutar las mismas. Estas pueden incluir cronogramas de inspecciones, asignaciones listas de verificación y los diferentes informes de auditoría, etc.-
- 8) **CERTIFICACIÓN:** Proceso mediante el cual se determina la competencia, calificación o calidad en la que se basa la **DINAC** para la emisión de un documento o certificado. Así como también el rechazo, renovación o revisión de ese documento.-
- 9) **CONFIRMACIÓN:** Acto de asegurar que los elementos de la inspección están de acuerdo con los datos obtenidos de diferentes fuentes.-
- 10) **CUMPLIMIENTO:** Estado de satisfacción de los requisitos normativos.-
- 11) **DISPONIBLE:** Accesible, obtenible.-
- 12) **DOCUMENTADO:** Lo que ha sido registrado por escrito, fotocopiado o fotografiado y luego firmado, sellado, fechado y archivado.-
- 13) **EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA (ECV):** Uno o más inspectores que llevan a cabo las tareas correspondientes al proceso de certificación de un aeródromo. En caso de ser necesario podrá incorporarse expertos técnicos. Un equipo de certificación puede incluir inspectores en formación (**EET**).-
- 14) **ESTÁNDAR:** Criterio establecido o normalizado, usado como base para la medición del nivel de cumplimiento de un operador del Aeródromo de servicios aéreos u organización afín.-

- 15) **EVIDENCIA OBJETIVA:** Se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que se utilizan para soportar una constatación o discrepancia.-
- 16) **EXPERTO TÉCNICO:** Persona especializada que aporta conocimientos o experiencia al equipo de certificación.-
- 17) **HALLAZGO:** Resultado de la evaluación de la evidencia frente a los requerimientos normativos, identificado durante una Auditoría o Inspección debidamente documentado. Esta definición abarca la definición de conformidades, no conformidades y observaciones.-
- 18) **INCUMPLIMIENTO:** Incumplimiento de un requisito normativo. La definición cubre la desviación o ausencia del cumplimiento con una norma o reglamentación específica.-
- 19) **INFORMACIÓN GUÍA CIRCULAR DE ASESORAMIENTO:** Información de asesoramiento por naturaleza y la cual contiene términos tales como “puede”. Estos términos indican acciones que son aconsejables pero no obligatorias, ni únicas, y permite flexibilidad por parte del Inspector de Aeródromo.-
- 20) **INFORME DE LA INSPECCIÓN:** Informe que describe el proceso de inspección, provee un sumario de los elementos de inspección y que detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones.-
- 21) **INFORME DE CERTIFICACIÓN/VIGILANCIA:** Informe que describe el proceso de certificación/vigilancia, provee un sumario de los eventos y resultados del mismo, adjunta los documentos de trabajo **ECV**, detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones que se hubieran identificado y corregido mediante el **PAC** y las conclusiones del proceso, especialmente en lo relacionado a la aptitud del aeródromo para el otorgamiento del certificado.-
- 22) **INSPECCIÓN:** Actividad básica de una Auditoría, que involucra la evaluación sistemática de una característica específica de la organización para verificar el cumplimiento de las regulaciones. El término también se refiere a las tareas del Inspector ejercidas en el cumplimiento de esta actividad.-
- 23) **INSPECCIONES DE VIGILANCIA DE ESPECIALIDAD:** Inspecciones de vigilancia que tiene por objetivo un área específica de especialidad.
- 24) **JEFE DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA (JECV):** Inspector responsable de la planificación y conducción del proceso de certificación y/o vigilancia.-
- 25) **LISTA DE VERIFICACIÓN DE INSPECCIÓN (LVI):** Herramienta utilizada durante las inspecciones de certificación / vigilancia de aeródromos para determinar el nivel de peligro que se tiene en un lugar o sector del aeródromo, de tal forma que se pueda tomar las medidas correctivas necesarias, para tratar de eliminar o mitigar ese peligro de modo que permita el desarrollo continuo de las actividades del aeródromo.-
- 26) **MIEMBRO DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA:** Inspector designado para integrar un Equipo de Certificación y Vigilancia para participar en un proceso de certificación.-
- 27) **MUESTREO:** Inspecciones de una parte representativa de una característica particular para producir una evaluación estadística significativa de todo.-
- 28) **NO-CONFORMIDAD:** Incumplimiento de un requisito reglamentario. El término “no-conformidad” es utilizado a menudo en el presente manual, aunque el término “incumplimiento” es técnicamente el más correcto. La definición cubre la desviación o ausencia de una o más características de calidad o de elementos del sistema de calidad de los requisitos específicos.-
- 29) **NOTAM: (NOTICE TO AIR MAN)** Aviso temporal distribuido por medio 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.-

- 30) **OBSERVACIÓN:** Elemento detectado en una inspección y/o auditoría que puede necesitar mayor investigación para convertirse en una “No-Conformidad”, o recomendación para la prevención de posibles futuras fallas en sistemas, procedimientos, normativas, ejecución o capacidad.-
- 31) **PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC):** Plan presentado en respuesta a los elementos de una auditoría o de una inspección. El **PAC** describe como el auditado propone corregir las deficiencias documentadas en todos los elementos de la inspección.-
- 32) **PRÁCTICA:** Método mediante el cual un procedimiento es llevado a cabo.-
- 33) **PROCEDIMIENTO:** Serie de acciones u operaciones seguidos metódicamente para completar una actividad. Esto incluye: la actividad a realizar y la(s) persona(s) involucrada(s); tiempo, lugar y forma de realización; los materiales, equipamiento, documentación a ser usada; y la condición en la cual la actividad va a ser controlada, para llegar siempre al mismo resultado, al final del procedimiento.-
- 34) **PROCESO:** Conjunto de actividades mutuamente relacionadas que, al interactuar, transforman elementos de entrada y los convierten en resultados.-
- 35) **PROCESO DE CERTIFICACIÓN:** Para los fines de este Manual, se considera al conjunto de actividades mutuamente relacionadas que, en su desarrollo e interacción permiten documentar, evaluar y verificar que un aeródromo se encuentra en condiciones de ser certificado, en cuyo caso la **DINAC** procede a conceder el Certificado de Aeródromo al Operador.-
- 36) **PROGRAMA ANUAL DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS DE LA DINAC:** Conjunto de inspecciones y actividades de vigilancia de aeródromos, programadas para ser desarrolladas durante el ejercicio anual de la **DINAC**.-
- 37) **REVISIÓN DEL ASEGURAMIENTO DEL SISTEMA:** Revisión que mide el nivel de cumplimiento con los requisitos normativos, estándares, procedimientos y directrices.-
- 38) **SEGUIMIENTO/VIGILANCIA:** La fase final de la auditoría que enfoca en las acciones correctivas y preventivas a las discrepancias encontradas previamente durante la inspección.-
- 39) **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL:** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.-
- 40) **VERIFICACIÓN:** Revisión independiente, examen, medición, prueba, observación y monitoreo para establecer y documentar que los procesos, prácticas, servicios y documentos están en conformidad con los requerimientos normativos. Esto incluye la confirmación de que las actividades teóricas y prácticas, condiciones y controles están en conformidad con los requerimientos específicos en contratos, códigos, regulaciones, estándares, dibujos, especificaciones, descripciones de elementos del programa y procedimientos técnicos.-
- 41) **VIGILANCIA:** Es la supervisión permanente de la seguridad operacional de un Aeródromo, mediante evaluaciones, auditorías e inspecciones. La vigilancia constituye un elemento intrínseco del sistema de certificación de aeropuertos y también constituye un aspecto fundamental mediante el cual la **DINAC** garantiza que el Operador del Aeródromo mantiene aceptables los niveles de seguridad operacional del Aeródromo y de las personas.-

### 3.1.2

#### ABREVIATURAS.-

- |    |                 |                                                    |
|----|-----------------|----------------------------------------------------|
| 1) | <b>AGA:</b>     | Aeródromos y Ayudas Terrestres                     |
| 2) | <b>AIS:</b>     | Servicio de Información Aeronáutica                |
| 3) | <b>AIP:</b>     | Publicación de Información Aeronáutica             |
| 4) | <b>AVSEC:</b>   | Seguridad de Aviación Civil                        |
| 5) | <b>ATS:</b>     | Servicios de Tránsito Aéreo                        |
| 6) | <b>ARCVAGA:</b> | Área responsable de certificación / Vigilancia AGA |

---

7)	<b>DINAC:</b>	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (Autoridad Aeronáutica)
8)	<b>DCVA:</b>	Departamento de Certificación y Vigilancia de Aeródromo
9)	<b>ECV:</b>	Equipo de Certificación y Vigilancia
10)	<b>EET:</b>	Entrenamiento en el trabajo
11)	<b>EIA:</b>	Equipo de Inspección de Aeródromo
12)	<b>GNAGA:</b>	Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres
13)	<b>IA:</b>	Inspector de Aeródromos
14)	<b>MA:</b>	Manual de Aeródromo
15)	<b>MET:</b>	Servicio de información Meteorológica
16)	<b>MIAGA:</b>	Manual del Inspector de Aeródromos
17)	<b>NAVAID:</b>	Ayudas a la Navegación Aérea
18)	<b>OACI:</b>	Organización de Aviación Civil Internacional
19)	<b>OA:</b>	Operador de Aeródromo
20)	<b>PAPI:</b>	Indicador Visual de Pendiente de Aproximación
21)	<b>PCA:</b>	Proceso de Certificación de Aeródromo
22)	<b>PEA:</b>	Plan de Emergencia de Aeródromo
23)	<b>SMS:</b>	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
24)	<b>SSEI:</b>	Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios

\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 2.-

### INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA) Y EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y/O VIGILANCIA (ECV).-

#### Sección 1 - Del Inspector de Aeródromos.-

#### 1 OBJETIVO.-

- 1.1 El objetivo de esta Sección es establecer requerimientos e instrucciones para los Inspectores de Aeródromos (IA), en lo referente a la competencia, instrucción, principios de ética y conducta que deben seguir los mismos, puesto que tienen un efecto directo en el desempeño de sus funciones.-
- 1.2 Aun cuando se describen algunos lineamientos básicos en este capítulo, todas las circunstancias que un inspector pueda encontrar posiblemente no sean cubiertas. Debido a que un inspector se encuentra ante la mirada pública de la comunidad aeronáutica, se requiere que siempre trate de ejercer buen juicio y conducta profesional, aun cuando no esté realizando funciones de trabajo.-

#### 2 GENERALIDADES.-

- 2.1 **RESPONSABILIDADES DE LOS INSPECTORES.-** Los inspectores tienen la responsabilidad de evaluar frecuentemente las infraestructuras de los aeródromos, así como las diferentes actividades y servicios de los operadores de aeródromo en el cumplimiento con los reglamentos. Por tal razón, todos los inspectores deben tener conciencia de sus responsabilidades y las demandas de sus posiciones, además de ser objetivos e imparciales al momento de realizar sus obligaciones.-
- 2.1.1 El inspector para realizar sus funciones de vigilancia y supervisión de la seguridad operacional desarrolla actividades de revisión, evaluación, inspección, valoración y análisis conforme se establece en el presente Manual, siendo la finalidad de dichas actividades verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el **DINAC R 14, Vol. 1**, lo cual permitirá contribuir al cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional establecidos por la **DINAC**.-
- 2.2 **FACULTADES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO (IA):** El IA debe tener facultades delegadas por la **DINAC** para verificar y exigir que se cumpla lo establecido en la reglamentación nacional, dependiendo de las leyes y políticas del Estado Paraguayo. Estas facultades delegadas pueden incluir también la potestad de declarar un aeródromo no operable, o el requerimiento de acciones inmediatas, cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente en la seguridad operacional.-
- 2.2.1 Por lo sensible del tema, es necesario que el IA utilice criterio y consideración en tales situaciones, teniendo en cuenta que el factor predominante es la seguridad de las personas y propiedades.-
- 2.2.2 Aun cuando el Inspector no debe permitir que un riesgo en la seguridad operacional persista, es importante que el operador del aeródromo implicado esté informado de todos los asuntos de seguridad, y se le proporcione la oportunidad para que corrija la situación voluntariamente, acción que debe ser aceptable a la **DINAC**.-
- 2.3 **FUNCIONES GENERALES DE LOS INSPECTORES DE AERÓDROMO:** Las funciones generales de los inspectores de aeródromos se pueden clasificar de acuerdo a dos procesos:

- 2.3.1 CERTIFICACIÓN DEL AERÓDROMO:** para las condiciones de operación establecidas.-
- 2.3.2 VIGILANCIA CONTINUA:** Una vez Certificado el Aeródromo, se hará la supervisión permanente de la seguridad operacional de un aeródromo, mediante evaluaciones, orientaciones e inspecciones de aseguramiento del cumplimiento de la normatividad de las instalaciones, equipos, servicios y procedimientos según lo establecido en el Manual de Aeródromo aprobado por la **DINAC**.-
- 2.3.3** Dentro de estas funciones se destacan las siguientes:
- a) integrar el Equipo de Certificación para los procesos de certificación del aeródromo de acuerdo al **DINAC R 14, Vol. 1**;
  - b) mantener actualizados sus conocimientos sobre las regulaciones y normas aplicables a los procesos de certificación y vigilancia de aeródromos y aquellos relacionados con su especialidad y los planes establecidos;
  - c) verificar el mantenimiento y la condición del pavimento en la pista, calles de rodaje y plataforma así como la limpieza de los mismos;
  - d) evaluar los emplazamientos de las instalaciones que se encuentran en las cercanías del aeródromo; así como el cumplimiento de la norma de señalización de obstáculos;
  - e) valorar el estado técnico y funcionamiento de las ayudas visuales (señales y luces) y sistemas de energía eléctrica primaria y secundaria;
  - f) valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características físicas de la pista, calle de rodaje, calle de acceso a puesto de estacionamiento y plataforma;
  - g) valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto al control del peligro de fauna.-
  - h) valorar el estado físico del cercado perimetral del aeródromo.-
  - i) valorar el funcionamiento, actualización de los planes de emergencia y evaluación de la evidencia de los simulacros parciales y generales realizados. Revisión del cumplimiento del plan de medidas entre un simulacro y otro.-
  - j) verificar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características y nivel de protección del Servicio de salvamento y extinción de incendio (**SSEI**).-
  - k) verificar si se ha implementado, se cumplen con el **SMS** y disponen de un manual que describa el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, que, como mínimo:
    - i) identifica los peligros de seguridad operacional;
    - ii) asegura la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional.-
    - iii) prevé la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y
    - iv) tiene como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.-
  - l) evaluar y medir la eficacia (valorar) del cumplimiento y el buen comportamiento (performance) del sistema de gestión de seguridad implementado por el operador del aeródromo.-
  - m) verificar que el operador de aeródromo cuente con un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades que sea aceptable por la **DINAC**.-
  - n) evaluar los procedimientos establecidos por el operador de aeródromo para asegurar que todo el personal operativo y de mantenimiento se encuentra debidamente calificado. Los procedimientos deben asegurar que el personal está especializado, capacitado y recibe instrucción inicial y/o recurrente, en forma periódica.-
  - o) verificar y evaluar los procedimientos que prevengan construcciones en el aeródromo que afectan el funcionamiento de las Ayudas para la Navegación

(NAVAID) sea electrónica o visual y al control del tráfico aéreo en el aeródromo.-

- p) verificar y evaluar las instalaciones de dispositivos implementados por el operador de aeródromo que protejan y/o ayuden a proteger todas las ayudas a la navegación aérea dentro o fuera del aeródromo como medida de prevención frente a posibles actos de vandalismo, robo y/o accidentes de cualquier tipo y prevenga, en la medida en que está dentro de la autoridad del aeropuerto, la interrupción de señales, luces letreros y ayudas electrónicas a la navegación aérea.-
- q) verificar el cumplimiento de los reglamentos para la certificación de aeródromos, a través de inspecciones a las instalaciones, procedimientos, registros, personal etc., de los servicios operacionales que se presten en el aeródromo.-
- r) evaluar y aceptar los diferentes manuales requeridos por el reglamento vigente.-
- s) en el caso que las responsabilidades asignadas por la **DINAC** lo requieran, evaluar y proponer la aceptación/aprobación del diseño de modificaciones, contenidas o no, en el Plan Maestro, como así también de aquellas tareas de mantenimiento de mayor envergadura, que se requiera realizar en el aeródromo, de acuerdo a su competencia y especialidad; y la verificación de las obras una vez concluidas.-
- t) evaluar el funcionamiento e identificar dificultades en la prestación de los servicios y actividades relacionadas con la operación de aeródromos, que se encuentran comprendidos en el **DINAC R 153**, tales como Salvamento y Extinción de Incendios, Control de Peligro Aviario y Fauna, Traslado de Aeronaves Inutilizadas, Mantenimiento, etc. y proponer acciones correctivas necesarias, de acuerdo a su competencia.-

### 3 **DEPENDENCIA.-**

3.1 Los inspectores de aeródromo dependen de la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres – GNAGA** dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica de la **DINAC**, que tienen bajo su responsabilidad el Área Regulatoria y de Certificación /Vigilancia de los Aeródromos y Ayudas Terrestres.-

3.2 La conducta del **IA** tiene una incidencia directa en el cumplimiento efectivo y apropiado de las funciones y responsabilidades del trabajo oficial determinado por la **DINAC**. Se requiere que los inspectores cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades. De manera profesional significa demostrar buen conocimiento y dominio del tema a tratar, aspecto importante que se logra a través de una buena preparación antes de cualquier inspección a realizar.-

3.3 El Inspector de Aeródromos debe poseer excelentes condiciones profesionales y especialmente humanas, con características de conducta y ética intachables, de forma tal que puedan conducir procesos de inspección totalmente transparentes y a través de sus acciones no afectar la credibilidad de la **DINAC**.-

3.4 Los inspectores de aeródromo no deben permitir que emociones personales o conflictos con personal de la industria influyan en su comportamiento, en proveer asesoramiento imparcial a la **DINAC** y los operadores de aeródromos. Aun cuando un inspector eventualmente puede estar expuesto a actitudes hostiles, éste no debe responder con la misma actitud.-

### 4 **COMPETENCIA.-**

4.1 El nivel de excelencia personal y profesional, exigido a todos los **IA** es una buena base para establecer el nivel de competencia para cumplir satisfactoriamente las metas propuestas por la **DINAC**.-

4.2 La **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres – GNAGA** dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de

Aeronáutica de la **DINAC**, que tenga bajo su responsabilidad el área Regulatoria y de Vigilancia de los Aeródromos y Ayudas terrestres (AGA), debe determinar los requerimientos individuales de competencia de sus **IA** en todos los niveles, además debe proveer instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar los niveles de competencia requeridos. Para medir la efectividad de las acciones implementadas se debe realizar una evaluación de la efectividad de las mismas.-

- 4.3** La **DINAC** debe asegurar que los inspectores son competentes para realizar las tareas asignadas; además que ellos entiendan las consecuencias de sus actos para la seguridad. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencia de los inspectores requiere estar documentado.-
- 4.4** La competencia de los inspectores es medida por la **DINAC** en base a los siguientes atributos:
- a) **conocimiento:** Saber qué y por qué hacer. Este atributo está compuesto por la calificación o estudios y la capacitación o instrucción;
  - b) **habilidad:** Técnica, destreza, saber cómo hacer;
  - c) **experiencia;** y
  - d) **actitud:** interés, determinación y querer hacer.
- 4.5** Es decir, los inspectores deben haber recibido la educación y capacitación apropiada, y deben haber adquirido las habilidades y experiencia que asegure su competencia.-
- 4.6** Uno de los aspectos que debe observar la capacitación es asegurar que los inspectores sean conscientes de la relevancia de sus actividades y de cómo dichas actividades contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos por la **DINAC**.-
- 4.7** Asimismo, la actitud de los Inspectores de Aeródromo hacia el cumplimiento de sus obligaciones se debe encuadrar en los siguientes puntos:
- a) Valorar la responsabilidad de su acción en cuanto a sus funciones y repercusión en la seguridad operacional;
  - b) compromiso en conseguir los resultados en relación a los objetivos trazados por la **DINAC** con respecto a sus funciones;
  - c) promover la participación de los diversos actores en el que hacer de la seguridad operacional;
  - d) mantener un alto compromiso ético; y
  - e) ser proactivo en cuanto a adquirir conocimientos de manera continua que contribuyan al mejoramiento de su desempeño.-
- 4.8** La **GNAGA** y la unidad encargada de recursos humanos o equivalente de la **DINAC** en coordinación con el área de capacitación y el jefe de área debe asegurarse que cada Inspector cumpla los requisitos de competencia requeridos para cada función o actividad que realiza a través de procesos de selección y evaluación; posteriormente en base a una evaluación periódica del desempeño de los inspectores en función de los resultados de la actividades realizadas, se determinara la efectividad y eficiencia del trabajo realizado por el mismo.-
- 4.9** En base a lo anteriormente dicho, la **DINAC** determinará si la competencia (conocimientos, experiencia, actitud y habilidades) del Inspector es la adecuada o se necesita realizar los ajustes necesarios en cualquiera de los requisitos.
- 5** **ATRIBUTOS PERSONALES DE LOS INSPECTORES.-**

- 5.1** Es necesario que los inspectores sean de mente abierta, que posean buen juicio y criterio, habilidades analíticas y tenacidad, tener la habilidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización compleja. Especial importancia lo constituye, el alto nivel de conducta, integridad personal que necesita poseer un inspector que imposibilite un acto de soborno o gratificaciones indebidas por parte de alguna persona u organización.-
- 5.2** Es necesario que el inspector sea capaz de aplicar esos atributos con el fin de:
- a) obtener y evaluar la evidencia objetiva de manera correcta;
  - b) permanecer ajustado al propósito de la tarea sin temor o favor;
  - c) evaluar constantemente los efectos y resultado de las observaciones de las inspecciones, y las interacciones personales durante el desarrollo de estas tareas;
  - d) tratar al personal involucrado de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar de la forma adecuada;
  - e) reaccionar con sensibilidad ante las políticas regulatorias del Estado Paraguayo.-
  - f) llevar a cabo el proceso de las actividades encomendadas sin desviaciones debido a distracciones;
  - g) prestar la debida atención y apoyo durante el proceso de las diferentes tareas encomendadas;
  - h) reaccionar adecuadamente en situaciones estresantes;
  - i) llegar a conclusiones generalmente aceptables basadas en las observaciones de las inspecciones; y
  - j) mantener firmemente sus criterios sobre determinada conclusión, mostrando evidencias que confirmen la veracidad de dicha conclusión, de forma tal que el personal quede satisfecho con sus argumentos.-

## **6 RESTRICCIONES DE ELEGIBILIDAD.-**

- 6.1** El jefe de equipo puede reprobar la participación de un Inspector de aeródromo a cargo del seguimiento/vigilancia de las actividades de la organización, como miembro activo del equipo de certificación / vigilancia, basándose en motivos eventuales y de recursos humanos.-

## **7 COORDINACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN / VIGILANCIA.-**

- 7.1** Las Certificaciones / Vigilancias son coordinadas por el **JECV**. Es tarea del Jefe de Equipo manejar los asuntos relevantes y es el responsable directo de todos los recursos (incluyendo los recursos humanos), y de la integridad del proceso de certificación / vigilancia.-

## **8 CONFLICTOS DE INTERÉS.-**

- 8.1** Si el Inspector de aeródromo designado como miembro de un equipo de certificación/vigilancia considera que su participación puede constituir un conflicto de interés, debe informar de esta situación inmediatamente al **JECV**. Las siguientes situaciones son consideradas conflictos de interés:
- a) antiguo empleado de la organización (dependiendo de cuánto tiempo fue empleado y los términos bajo los cuales concluyó el empleo);
  - b) vínculo organizacional con el operador de aeródromos;

- c) interés directo en la empresa que opera el aeródromo o un proveedor de servicio; y/o
- d) lazos familiares, o de amistad con los ejecutivos que operan el aeródromo, o con otros miembros clave de ésta.-

## **9 CREDENCIALES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO. -**

**9.1** Se otorgará a los inspectores de aeródromo, una credencial en forma de Tarjeta de Identificación, la cual acreditará las funciones conferidas por la **DINAC** para desempeñar funciones de certificación e inspección como Inspector de Aeródromos incluyendo su ingreso y permanencia en las instalaciones de cualquier oficina de la **DINAC**, como en los aeródromos. -

**9.2** La tarjeta de identificación, contiene la siguiente información:

- 1) Fotografía actualizada del portador;
- 2) Nombres y apellidos completos;
- 3) Número de identificación;
- 4) Facultades y autorizaciones;
- 5) Firma y sello de la Autoridad competente por la **DINAC**; y
- 6) Fecha de vencimiento. -

## **10 IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN. -**

**10.1** Considerando que las funciones básicas del inspector en la ejecución de una inspección o en un proceso de certificación son las de verificar las condiciones de diseño y operación para confirmar si el aeródromo se encuentra en condiciones de ser certificado o de continuar las operaciones; y en caso que se identifiquen hallazgos, debe investigar la situación existente a fin de determinar si los mismos revisten el carácter de incumplimientos a la normativa vigente, en virtud del cual constituyen un riesgo para la seguridad de las operaciones, la comunicación cumple un rol importante como medio de interrelación de estas actividades, tal como se puede visualizar en la **Figura 2-1**.-

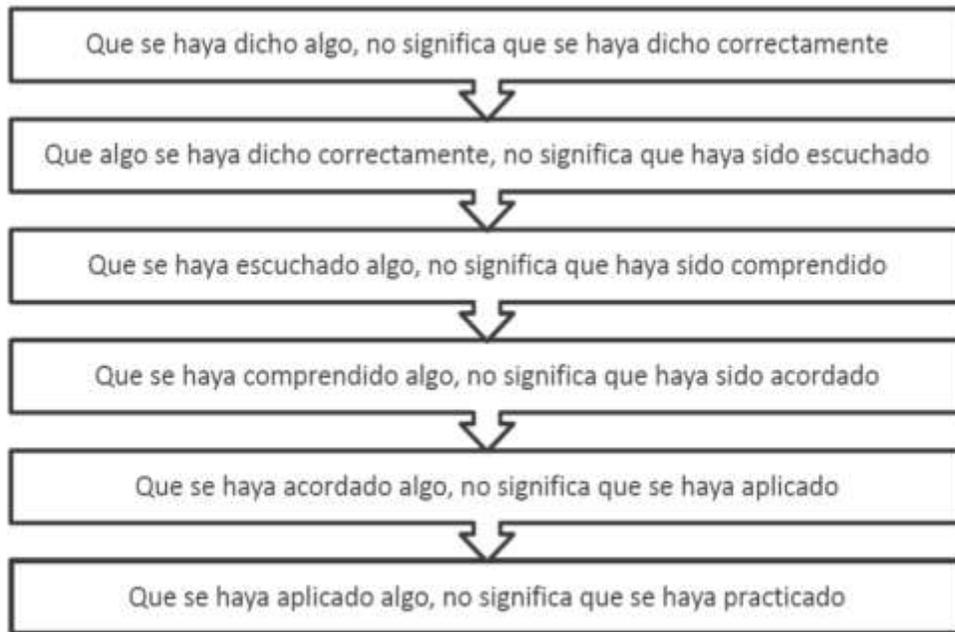
**10.2** Es necesario resaltar que la comunicación es relevante, no sólo para la interacción con el personal del operador del aeródromo inspeccionado, sino también con los otros miembros del equipo, de tal manera que se pueda identificar observaciones similares en otras áreas y especialmente en los casos en los cuales el inspector se desempeña como jefe de un equipo, ya que será sumamente importante para ejercer el liderazgo del mismo.-

**10.3** En la **Figura 2-2**, se expresa una serie de interacciones que ocurren en un proceso de comunicación y que pueden significar distorsiones en la forma de comprender el mensaje emitido. Esta interacción debe ser tenida en cuenta por el inspector a fin de asegurar una comunicación eficaz y así evitar obtener información errónea o incompleta, durante las inspecciones.-

Figura 2-2: Importancia de la comunicación.-



Figura 2-1



**Sección 2 – Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV).-****1 GENERALIDADES.-**

**1.1** A los fines de este Manual y de los procedimientos relacionados con los equipos de certificación y/o vigilancia, los conceptos esenciales, relativos a cada uno de ellos son los mismos, ya sea que el equipo realice tareas de vigilancia de aeródromos, o si lleva a cabo actividades relacionadas con los procesos de certificación de aeródromos.-

**2 REQUISITOS DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO.-**

**2.1** El equipo de Certificación de la **DINAC** varía de acuerdo con la clasificación de la inspección, el alcance, el tiempo asignado a la inspección y la disponibilidad de recursos humanos.-

**2.2** Las inspecciones extensas deben contar con soporte administrativo y logístico, un Inspector Jefe de Equipo y miembros del equipo de certificación y/o vigilancia, el cual podrá además, estar conformado por especialistas y/u observadores.-

**2.3** Puede ser que un **ECV** no requiera todas las posiciones enumeradas en párrafos posteriores, en cuyo caso se considera factible reducir el número de integrantes del equipo, asegurándose que los miembros que lo integren, estarán en capacidad y constarán con competencias para cubrir todos los aspectos del proceso de certificación / vigilancia.-

**2.4** La conformación del equipo, los términos de referencia, calificaciones y responsabilidades de los miembros del equipo deben ajustarse a lo establecido en la presente sección.-

**2.5** Esta sección describe los términos de referencia, calificaciones, y responsabilidades del Jefe del Equipo de Certificación y/o Vigilancia y de cada miembro del **ECV**.-

**a) Jefe de equipo de Certificación y/o Vigilancia (JECV).-**

**1) Funciones.-** Las funciones del **JECV** deben estar descritos en el documento de su designación, que especifica que el Inspector designado debe:

- a. reportar directamente al responsable de la **DINAC**, que tenga a su cargo la certificación y/o vigilancia de aeródromos;
- b. conducir todos los asuntos relacionados con el proceso de certificación y/o las inspecciones de vigilancia, de acuerdo con las políticas y procedimientos especificados en este Manual y cualquier otro relacionado con este tipo de actividades, que haya sido establecido por la **DINAC**;
- c. evaluar inmediatamente un requerimiento de acción inmediata, cuando la seguridad operacional sea afectada;
- d. comunicarse con los jefes/ directores para analizar detalles de apoyo con recursos humanos, logísticos y administrativos; y
- e. analizar en sitio la necesidad de prolongar la duración de la inspección, coordinando con su superior inmediato.-

**2) Responsabilidades.-** El **JECV** será responsable de:

- a. Determinar el objetivo y alcance del proceso de certificación o de las inspecciones de vigilancia;

- b. planificar, organizar, dirigir, y controlar el proceso de certificación / vigilancia;
- c. coordinar las fechas de manera adecuada con antelación, para permitir una planificación correcta antes de la certificación / vigilancia;
- d. mantener un expediente de certificación / vigilancia, que incluye copias de los nombramientos, listas de verificación, copias de documentos relacionados con la inspección, copia del informe de inspección, etc.;
- e. desarrollar un plan de certificación / vigilancia, incluyendo el cronograma de inspecciones a cumplimentar durante la misma;
- f. notificar al operador de aeródromo, por carta, sobre la realización del proceso de certificación / vigilancia planeada con una antelación adecuada a la complejidad del aeródromo y según lo establezca la normativa o el procedimiento vigente.;
- g. asegurarse que la revisión de la documentación ha sido finalizada;
- h. asegurarse que los miembros del equipo hayan comprendido correctamente sus tareas en las áreas de especialidad asignadas;
- i. coordinar con la **DINAC** para que todas las demás actividades de certificación/vigilancia al operador de aeródromo sean minimizadas y/o coordinadas a través del **JECV** durante el tiempo de la certificación / vigilancia;
- j. convocar una primera reunión del equipo antes de iniciar la certificación / vigilancia, cuando sea aplicable;
- k. coordinar con la **DINAC** la posibilidad de consultas al soporte legal durante la certificación/vigilancia;
- m. representar al **ECV**, coordinar y dirigir la reunión de apertura con el operador a ser certificado / vigilado y mantener una forma de comunicación con el ejecutivo responsable del operador de aeródromo;
- n. evaluar inmediatamente el requerimiento de una acción inmediata si está en riesgo la seguridad operacional y estar seguro de estar al corriente de cualquier asunto de seguridad operacional identificado durante la etapa de inspección de la certificación/ vigilancia;
- o. asegurarse que las decisiones a ser tomadas, o aprobaciones requeridas durante la etapa de ejecución, sean procesadas de manera oportuna;
- p. ejercer una línea de autoridad sobre los miembros y observadores del **ECV**;
- q. asegurarse que todos los hallazgos de la certificación / vigilancia están relacionados a los requisitos normativos aplicables y están respaldados por evidencia objetiva, u otra documentación de soporte, cuando sea aplicable;
- r. informar al personal directivo del operador de aeródromo, sobre los hallazgos encontrados durante las reuniones diarias, al final de cada día;

- s. asegurarse que todos los hallazgos en borrador han sido discutidos con el operador de aeródromo a ser certificado / vigilado antes de finalizar la reunión de clausura, siempre y cuando ésta sea posible de realizar;
- t. coordinar y dirigir la reunión de clausura con el ejecutivo responsable del operador de aeródromo;
- u. preparar el informe de la certificación / vigilancia y coordinar con la **DINAC** para una última revisión por parte del Comité Técnico de Revisión, antes de ser enviada al operador del aeródromo;
- v. revisar y verificar secciones específicas del informe que son observadas como temas que necesitan mayor sustento, o cambio de redacción;
- w. recomendar posibles acciones correctivas que surjan de la certificación / vigilancia, si es aplicable;
- x. asegurarse que los miembros del **ECV** han cumplido con todas las responsabilidades antes de liberarlos de sus obligaciones con el proceso en desarrollo y comunicarles por escrito, cuando son liberados antes de lo planificado;
- y. y emitir un informe del comportamiento de cada uno de los miembros del equipo, si es que se detectan fallas en la aplicación de los procedimientos por parte de ellos, necesidades de mayor entrenamiento y ausencias de inspectores especializados en ciertas áreas, para lograr mejoras en el rendimiento para cumplir con sus obligaciones.

b) **Miembros del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)**'

- 1) **Funciones.**- Las funciones de los inspectores miembros del **ECV** deben estar descritos en el documento de su designación, que especifica que el Inspector debe:
  - a. reportar directamente al **JECV**, hasta que sea liberado de sus actividades;
  - b. conducir los asuntos relacionados con la certificación / vigilancia de acuerdo con las políticas y procedimientos especificados en este Manual y cualquier otro relacionado con este tipo de actividades, establecido por la **DINAC**; y
  - c. comunicar inmediatamente al **JECV** cualquier requerimiento de acción inmediata, cuando la seguridad operacional sea afectada.-
- 2) **Responsabilidades.**- Los miembros del **ECV** deben:
  - a. Familiarizarse con los términos de referencia del proceso de certificación /vigilancia;
  - b. familiarizarse con las políticas y procedimientos del operador de aeródromo a ser certificado / vigilado;
  - c. conducir el trabajo de campo de la inspección y documentar los hallazgos;
  - d. comunicarse con el **JECV** para informar el progreso de la inspección y que los problemas significativos están siendo resueltos;

- e. revisar la validez y aplicabilidad de los hallazgos para asegurar que éstos están vinculados a requisitos normativos aplicables y están respaldados por evidencia objetiva u otra documentación de soporte cuando sea aplicable; y
  - f. proporcionar al **JECV** las listas de verificación del área de especialidad aplicable, cuando le sea solicitado.-
- c) **Composición del Equipo de Certificación / Vigilancia:** La **DINAC** designará a los inspectores miembros del **ECV**, de forma tal que el mismo estará compuesto por un grupo de inspectores que puedan cubrir todas las áreas y en caso de no ser factible, podrán incorporarse al mismo, especialistas técnicos y/u observadores que cuenten con la experiencia y conocimientos en las áreas especificadas en **6.5 inc. c)**.-
- d) **Especialistas Técnicos:** Cuando la **DINAC** lo considere necesario o a solicitud del **JECV**, podrá designarse la participación de un especialista técnico, el cual asesorará al **JECV**, pero no tiene atribuciones conferidas para actuar como inspector. Un equipo de Certificación / Vigilancia podrá estar formado por especialistas técnicos con experiencia y conocimientos en las siguientes áreas:
- 1) Diseño de aeródromos (diseño geométrico, pavimentos, características físicas, etc.)
  - 2) Operación de aeródromos (SSEI, planes de respuesta a emergencias, etc.)
  - 3) Limitación de obstáculos
  - 4) Mantenimiento de Aeródromos
  - 5) Salvamento y Extinción de Incendios de aeródromo
  - 6) Manipulación de materiales peligrosos
  - 7) Ayudas Visuales para la navegación aérea
  - 8) SMS
  - 9) Control del Peligro Aviario y Fauna Silvestre.-
- e) **Observadores.-**
- 1) Un observador puede formar parte del **ECV** mediante un acuerdo mutuo entre el Jefe de Equipo y el operador de aeródromo a ser certificado / vigilado. Este observador puede ser un inspector o asesor de la **DINAC**, aunque no es condición para ello, que sea Inspector de Aeródromos ya que no tendrá atribución alguna en la inspección de certificación / vigilancia.-
  - 2) Un observador no se considera parte del Equipo y no debe influenciar ni interferir con ninguna parte del proceso de certificación / vigilancia y mucho menos en la inspección.-
  - 3) El observador puede ser una persona representante del operador de aeródromo, un regulador u otra parte interesada que actúa como “testigo” del proceso.-

\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 3.- PARTE A

### PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA)

- 1 Objetivo. –**
- 1.1** El objetivo del programa de capacitación es proporcionar al Inspector de Aeródromos conocimientos relacionados con las operaciones aeroportuarias, a fin de ejecutar los Procesos de Certificación y de Vigilancia Continua de Aeródromos y demás actividades relacionadas a sus funciones; este programa de capacitación debe responder a las actividades y funciones que éste va a realizar en la GNAGA.-
- 2 Alcance**
- 2.1** El programa de capacitación contenido en el presente manual tiene como finalidad abarcar en su contenido programático, temas de instrucción para los Inspectores de Aeródromos y Especialistas involucrados en los procesos de entrenamiento para la certificación y vigilancia de los aeródromos.
- 3 Generalidades**
- 3.1** Los conocimientos del inspector de aeródromo se establecen inicialmente en base a los pre-adquiridos de formación técnica en aeródromos y una combinación de cursos básicos, avanzado, recurrente y especializado de capacitación en forma directa y/o en el puesto de trabajo.
- 4 Formación Previa**
- 4.1** Todo inspector de aeródromos de la GNAGA debe poseer conocimientos o formación técnica sobre aeródromos; ya sea como ingeniero civil y/o arquitecto con especialidad en aeródromos, técnico de aeródromo o una profesión afín en aeródromos.
- 4.2** Las especialidades correspondientes al área de aeródromos son las siguientes:
- a) Pavimentos
  - b) Ayudas visuales
  - c) Sistemas eléctricos/electrónicos
  - d) Superficies limitadoras de obstáculos
  - e) Planificación / diseño de aeródromos
  - f) SSEI.
  - g) Peligro aviario y fauna
  - h) Seguridad Operacional
- 5 Proceso de Capacitación**
- 5.1** El proceso de capacitación se genera partiendo de la premisa de comparar entre la competencia existente del personal y la competencia requerida del mismo. El proceso de capacitación debe iniciarse después de que el Jefe de Unidad de cada área ha identificado las necesidades de capacitación y los aspectos relacionados con la competencia del personal bajo su cargo han sido identificados, por lo que para obtener óptimos resultados del programa de capacitación es necesario que exista un control de las siguientes etapas del proceso de capacitación (también llamado ciclo de capacitación):
- i. Definición de las necesidades de Capacitación.
  - ii. Diseño y planificación de la Capacitación.
  - iii. Ejecución de la capacitación.
  - iv. Evaluación de los resultados de la capacitación.

**5.2** Cuando la GNAGA no pueda contar con una persona con las características anteriormente señaladas se deberá diseñar un plan para el reclutamiento interno/externo de profesionales que puedan cumplir estos requerimientos o bien implementar un plan de formación de profesionales de la DINAC por medio de la CGTTHH. En caso de implementarse un programa de formación de profesionales reclutados en el medio interno de la DINAC, el mismo debe considerar un plan de capacitación, según el tipo de capacitación definido previamente para estos profesionales.

## **6 Tipos de capacitación**

**6.1 Capacitación Básica o Inicial.** Es aquella capacitación inicial necesaria para que el Inspector de Aeródromo inicie sus funciones y responsabilidades de certificación y de vigilancia propias del área de su competencia. A su vez, esta instrucción consta de los siguientes de cursos:

### **El Curso Básico consta de dos etapas:**

- 1. Inducción a la DINAC**  
Capacitación de carácter genérico cuyo objetivo es entregar un conocimiento de carácter general acerca de la organización de la Institución y las funciones que le corresponde desarrollar dentro de la DINAC. Este curso debe incluir como mínimo los siguientes aspectos:
  - i. Ley de Aviación Civil
  - ii. Organización de la DINAC
  - iii. Código Aeronáutico
  - iv. Normas de la Administración Pública
  - v. Convenio de Chicago y Anexos OACI
  - vi. Reglamentos DINAC R's.
  - vii. Conceptos de calidad y sistemas de gestión de la DINAC
  
- 2. Curso de Inspector de Aeródromo.**  
Curso de adoctrinamiento inicial que le permite al Inspector de Aeródromo, adquirir los conocimientos necesarios para el cumplimiento de sus deberes. Esta instrucción deberá efectuarse al momento de su ingreso y estará basada principalmente en la aplicación de contenidos incluidos:
  - i. Curso de DINAC R 14 Volumen 1 y Volumen 2.
  - ii. Certificación de aeródromos.
  - iii. Curso SMS.
  - v. Curso de Factores Humanos.
  - vi. Planes de Emergencia Aeroportuaria
  - vii. Peligro de la Fauna
  - viii. Conocimientos o Curso SSP.
  - ix. Conocimientos del Manual del Inspector MIAGA

Un desglose detallado de la capacitación básica se encuentra en el Apéndice A de este manual con respecto a carga horaria.

**6.2** Capacitación Avanzada. Este tipo de capacitación permite en primera instancia concluir con el proceso de formación de los participantes que van a cumplir con todas las funciones de inspector, no sólo como apoyo en procesos de certificación y vigilancia, sino también como inspectores designados con buenos conocimientos de gestión de trabajo en grupo y de la metodología de certificación, inspección y vigilancia.

Los inspectores que reciben este tipo de capacitación deben también haber adquirido experiencia como inspectores DINAC de por lo menos cinco años, aunque pueden existir excepciones autorizadas por el Director de la DICA, debido a la capacidad de asimilación de experiencia.

En segunda instancia, dentro de la capacitación avanzada se incluyen todos aquellos temas que no se consideran básicos esenciales, pero que están directamente relacionados con el trabajo por ser de especialidad. Estos temas permiten calificar a funcionarios de la DINAC como expertos en una materia específica.

### **El Curso Avanzado consta de dos etapas:**

- 1. Inducción a las Reglamentaciones DINAC Rs**  
Capacitación de conocimiento de las Reglamentaciones y la Normativas de la DINAC
- 2. Cursos Avanzados.**

- i. Curso Inspectores Gubernamentales.
- ii. OJT de Certificación de Aeródromos
- iii. Curso de Auditor o ISO 9001
- iv. Estudios Aeronáuticos.
- v. Cursos de especialización en:
  - a. Gestión de Seguridad Operacional (Análisis de Riesgo e Indicadores y Metas de seguridad operacional).
  - b. Diseño de Aeródromos, (Planes Maestros, Área de Movimiento, Pavimentos, Drenajes, ayudas Visuales).
  - c. Sistemas Eléctricos, Electrónicos.
  - d. Diseño de Superficies Limitadoras de Obstáculos.
  - e. Servicio, Salvamento y Extinción de Incendios.
  - f. Medidas de Mitigación Plan de Fauna.
  - g. Evaluación de la Capacidad Operativa de aeródromos.

Un desglose más detallado de la capacitación de actualización o recurrente se encuentra en el **Apéndice A** de este manual con respecto a carga horaria.

### 6.3 Capacitación Continua/Recurrente

**6.3.1** El objetivo es mantener y elevar el nivel de conocimientos, habilidades y/o experiencia del IA y permitir el conocimiento en nuevas tecnologías en el diseño y operación de aeródromos, con la finalidad de contar con las herramientas necesarias para exigir a los operadores de aeródromos la mejora continua en materia de seguridad operacional y otros aplicables.

**6.3.2** Además, dentro del esquema de capacitación continua se debe mantener actualizados los conocimientos del Inspector en relación a los reglamentos, procedimientos, manuales y otros documentos inherentes a sus funciones y a cursos específicos para los aeródromos.

**6.3.3** La instrucción continua del Inspector se realizará de manera personalizada, considerando la competencia que el mismo requiere para cumplir con sus funciones asignadas. El Director de Inspección y Certificación Aeronáutica junto con el responsable de la Dirección de Recursos Humanos – Capacitación Institucional de la DINAC evaluarán periódicamente al personal y determinarán que instrucción requiere de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. Tareas específicas que el mismo desempeña;
2. Procedimientos específicos el cual se ha comprobado que requieren de algún tipo de refuerzo;
3. Cambios en la reglamentación o los procedimientos;
4. Tareas o funciones que se prevé que éste realice;
5. Áreas o tópicos que se requiere para mejorar o reforzar el desempeño de sus funciones.
6. Incorporación de nuevas tecnologías y/o procedimientos aeronáuticos.

**6.3.4** En este contexto, cada Inspector que haya cumplido la instrucción inicial, podrá ser considerado para asistir a cursos avanzados y recurrentes en materia de su competencia.

**6.3.5** Es recomendable que el Director de Inspección y Certificación Aeronáutica junto con el responsable de la Dirección de Recursos Humanos y el responsable de la Capacitación Institucional de la DINAC revisen semestralmente o cuando estos estimen conveniente el programa de instrucción de los inspectores para realizar las correcciones o modificaciones que estimen necesarias para el buen desempeño del Inspector.

## EVALUACIÓN Y REGISTRO DE LA CAPACITACIÓN

### 7 Generalidades

**7.1** Los inspectores de aeródromos, luego de una capacitación deben:

- a) Transmitir los conocimientos adquiridos a otros inspectores, mediante una presentación detallada, a fin de cumplir con el efecto multiplicador de la capacitación recibida.
- b) Todos los materiales, libros, manuales y ayudas, en forma física y magnética de los cursos especiales en que participan los Inspectores, se deben mantener en el sitio de trabajo o en la "Biblioteca Técnica" de la Unidad de Certificación.
- c) Los cursos recibidos serán evaluados por las autoridades calificadas mediante mecanismos que determine la DINAC.

## 7.2 Registro de la Capacitación

**7.2.1** Finalizada la capacitación, el Director de Inspección y Certificación Aeronáutica evaluará periódicamente el desempeño del Inspector en cuanto a la eficiencia, eficacia y efectividad en el desempeño de sus funciones.

**7.2.2** El Inspector de Aeródromos tiene la obligación de mantener actualizado su Hoja de Vida con las capacitaciones efectuadas, así como entregar a la Unidad de Certificación y Capacitación de Recursos Humanos los "Certificados" obtenidos del entrenamiento básico, avanzado o recurrente, con la finalidad de mantener actualizados las carpetas individuales.

**7.2.3** En la Unidad de Certificación de Aeródromos se conservará en los registros del Inspector la evaluación de los cursos, Talleres o instrucción realizada dentro o fuera del país, de acuerdo con el Procedimiento establecido por la DINAC.

Un cuadro para registro y seguimiento de la capacitación de los inspectores de aeródromos se encuentra en el **Apéndice B** de este manual.

## 8 CURSO BASICO O INICIAL DE INSPECTOR DE AERÓDROMOS

CURSO BASICO	
CAPACITACION BASICA O INICIAL PARA INSPECTORES DE AERODROMOS	
	Horas cátedras
a. Curso de Inspector de Aeródromos (básico).	80
b. Curso de Operación de Aeródromos (SSEI, PEA, MANEJO DE FAUNA, etc.) o afines.	40
c. Curso de Reglamentos de Aeródromos o afines.	40
d. Curso de Auditoria ISO 9001 en su versión vigente.	40
e. Curso de Técnicas de Auditoria.	20

## 9. CURSO AVANZADO

A quienes va dirigido: Es aquella capacitación necesaria para los Inspectores de Aeródromos acreditados por la DINAC para la inspección de los Aeropuertos Internacionales. -

Periodicidad: Se debe programar en periodos de 2 (dos) años, de acuerdo a la disponibilidad presupuestaria.

<b>CURSO AVANZADO</b>	
<b>CAPACITACION AVANZADA PARA INSPECTORES DE AERODROMOS</b>	
	Horas cátedras
a. Curso de Inspector de Aeródromos (avanzado)	25
b. Curso de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).	40
c. Curso de Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).	40
d. Curso de Factores Humanos en la Aviación o afines.	80
e. Curso de AUTOCAD o herramientas informáticas afines.	80
f. Curso de Auditor Líder.	80
g. Curso de Pilotaje de Drones ALA Rotativa.	80
h. Curso de Manejo de GIS o afines.	80

## 10. CURSOS ESPECIALIZADOS

**A quienes va dirigido:** Es aquella capacitación necesaria para los Inspectores de Aeródromos acreditados por la DINAC para la certificación y vigilancia de aeródromos.

**Periodicidad:** Se debe programar en periodos de 2 (dos) años, de acuerdo a la disponibilidad presupuestaria.

<b>CURSO ESPECIALIZADO</b>	
<b>CURSOS DE ESPECIALIZACION</b>	
	Horas cátedras
a. Curso de Certificación de Aeródromos.	25
b. Curso de Vigilancia basada en riesgos o afines	40
c. Curso de Pavimentos de Aeródromos o afines.	40
d. Curso de Diseño del Área de Movimientos (diseño geométrico del área de movimientos, pavimentos, drenajes, etc.) o afines.	80
e. Curso de Mantenimiento de Aeródromos o afines.	40
f. Curso de Ayudas Visuales para la navegación aérea o afines.	40
g. Curso de Sistemas Eléctricos o afines.	40
h. Curso de Limitación o Análisis de Obstáculos o afines.	80
e. Curso de SSEI – Salvamento y Extinción de Incendios o afines.	40
f. Curso de Manipulación de Materiales Peligrosos o afines.	40
g. Curso de Control del Peligro Aviario y/o Manejo de Fauna o afines.	40
h. Curso de Estudios Aeronáuticos o afines.	20
i. Curso de Análisis de Planos de Zonas de Protección o afines.	40

## 11. ENTRENAMIENTO EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT)

Se define el Entrenamiento en el trabajo (OJT) como la formación prevista para llevarse a cabo en un lugar de trabajo por un instructor designado. Este tipo de formación ofrece experiencia directa en el entorno de trabajo en el que el funcionario desempeña su actividad.

Se trata de un proceso de capacitación básico utilizado en cada área de la Dirección de Seguridad Operacional. Un Programa de OJT efectivo hace una importante contribución a los objetivos del plan de instrucción de la Dirección de Seguridad Operacional.

Cuatro objetivos han sido establecidos para lograr esta visión:

- 1- Ofrecer un completo programa de formación que ayude a los funcionarios a realizar su trabajo de conformidad con las políticas generales y de la Dirección Seguridad Operacional.
- 2- Establecer procesos para garantizar que el entrenamiento esté al día, la misma esté bien diseñada y se administre en forma rápida y flexible en respuesta a las necesidades de la DSO.
- 3- Crear y mantener una infraestructura de entrenamiento que proporcione de manera eficiente los servicios y el apoyo que los directores, jefes y funcionarios necesitan para sacar el máximo provecho del mismo.
- 4- Obtener el apoyo de los directores, jefes y funcionarios, comprometiendo todos los recursos necesarios para garantizar un eficiente sistema de formación.

### **APLICABILIDAD DEL OJT**

El Programa OJT se aplica a los funcionarios de la Dirección de Seguridad Operacional en la formación en competencias, en la calificación y en los nuevos programas y tareas a desarrollar.

## 12. CARACTERÍSTICAS DEL OJT

### **Flexibilidad**

El programa OJT de la Dirección de Seguridad Operacional es un proceso para la aplicación y gestión de un sistema estructurado de entrenamiento. El programa puede ser adaptado a las tareas de formación necesarias de un funcionario y también puede incluir la formación en las tareas exclusivas de un sector.

### **Puntualidad**

El OJT se puede proporcionar cuando exista necesidad o cuando se considere oportuno.

### **Habilidades de aplicación**

Mediante la aplicación de los conocimientos y las habilidades aprendidas, el funcionario completa el proceso de aprendizaje. Al mismo tiempo, la Dirección de Seguridad Operacional aumenta la confianza en las capacidades del mismo y valoriza su función en la organización.

### **Costo-Efectividad**

En primer lugar, el OJT requiere una inversión de tiempo por los instructores OJT, los funcionarios, los Jefes de Departamento y el Jefe de Recursos Humanos y Capacitación. Como generalmente las limitaciones que se presentan son de presupuesto, el OJT se convierte en un componente valioso de un programa de capacitación integral.

### **Administrado a nivel local**

El OJT permite a los directores, jefes y funcionarios desarrollar las habilidades necesarias para su función. Cuando existe una necesidad de entrenamiento, el OJT se puede proporcionar a nivel local, el OJT ha sido identificado como el mejor método para impartir la instrucción necesaria o en caso que no haya otro medio para recibir la capacitación requerida.

### **La ampliación de la carrera**

A lo largo de la carrera de un funcionario de la Dirección de Seguridad Operacional, el OJT sigue siendo un instrumento valioso para la continua ampliación de las competencias técnicas y capacidades. El entrenamiento cruzado en las tareas de otras disciplinas no puede ser posible a través de la formación de otros medios debido a las limitaciones de recursos, pero puede ser más fácil de alcanzar a través de un programa estructurado de OJT.

## **13. CONCEPTOS BASICOS DEL OJT**

### **Estructura y la asignación de tareas**

La Administración decidirá sobre las necesidades de formación de un funcionario. La decisión debe basarse en la asignación de funciones del mismo, por lo tanto habrá tareas que no deben ser completadas por todos los funcionarios.

### **Estructura de la formación**

La estructura del programa de formación de OJT de la Dirección Seguridad Operacional sigue una progresión lógica de la instrucción técnica mediante el uso de 3 niveles:

- Nivel I – Conocimiento
- Nivel II – Comprensión
- Nivel III – Performance

En cualquier tarea asignada a un funcionario se lo capacitará en los tres niveles a menos que se considere innecesaria. Esto significa que en el OJT el Nivel I, en algunas tareas, puede ser acreditado, cuando el funcionario ha completado la instrucción en otros lugares, como ser la formación teórica u otro tipo de entrenamiento.

Los candidatos a inspectores deberán finalizar con éxito la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) antes de asignárseles tareas y responsabilidades como inspectores en cada área de su responsabilidad.

### **Culminación de OJT**

Se da por finalizada la actividad OJT en determinada tarea, cuando un funcionario ha completado el Nivel II a plena satisfacción de los actores involucrados.

A partir de este momento el funcionario se encuentra en condiciones de realizar la tarea para la cual fue entrenado.

---

## **DEFINICIONES**

Las siguientes son las definiciones de términos relacionados con el Programa OJT de la DSO:

### **On-the-Job Training (OJT)**

OJT es un estructurado y planificado evento de capacitación llevado a cabo en un lugar de trabajo por un instructor designado. Este tipo de formación ofrece una experiencia directa en el entorno de trabajo en el que el funcionario está realizando o realizará su tarea.

### **Tarea**

Una unidad de trabajo que contiene los pasos lógicos y necesarios en el ejercicio del mismo, con un inicio y final definidos. La tarea debe producir un resultado significativo.

### **Nivel I de entrenamiento**

El Nivel I de entrenamiento se relaciona con los conocimientos teóricos relacionados con una tarea de trabajo específica. Este conocimiento está contenido en los manuales, procedimientos, formularios, etc. Implica una revisión de todos los materiales de referencia aplicables a las tareas.

### **Nivel II de entrenamiento**

El Nivel II de entrenamiento es de observación del desempeño de tareas específicas de trabajo para lograr un nivel de comprensión.

Esta formación suele implicar que el funcionario observe y /o colabore con el instructor de OJT en el desempeño de las tareas específicas de trabajo para la cual está siendo formado.

### **Nivel III de entrenamiento**

El Nivel III de entrenamiento consiste en la aplicación de los conocimientos y habilidades para el desempeño de tareas específicas de trabajo. Normalmente, el funcionario realiza la tarea bajo la observación de un instructor de OJT calificado. El instructor evalúa el desempeño de la tarea y se indica en el registro de OJT del funcionario cuando se alcanza el nivel de rendimiento III.

### **Vigilancia**

Una de las tareas más importantes de la DINACIA es llevar a cabo la vigilancia en todas las áreas de la actividad aeronáutica. El objetivo principal de las actividades de vigilancia es proporcionar a la DINACIA con precisión, en tiempo real, información completa para la evaluación de la situación de la seguridad operacional.

### **Investigación**

Las investigaciones son del medio por el que la DINACIA determina los factores causantes de problemas potenciales o reales, y son el vehículo para llevar a cabo medidas correctivas apropiadas. Estas actividades de trabajo se generan en base a una medida necesaria o a un hallazgo.

### **Certificación**

Las actividades de certificación de trabajo validan la competencia de un operador aéreo, agencia aérea, o de personal y su conformidad con los correspondientes requisitos legales y reglamentarios con anterioridad al desempeño activo en la industria de la aviación.

## **Técnica General**

Aquellas funciones desempeñadas por los funcionarios que no tienen el fin en la vigilancia, de investigación, o certificación.

## **Registros OJT**

Una herramienta que se utiliza para registrar el plan de formación en el trabajo del funcionario, el progreso, y la finalización.

## **Instructor OJT**

Un funcionario capacitado y designado para impartir instrucción OJT en tareas específicas en los Niveles I, II y III, de conformidad con los procedimientos, políticas y prácticas establecidas.

## **Entrenado**

Cualquier funcionario designado por la DINACIA/DSO a recibir capacitación en el trabajo.

## **Tarea simulada**

Cuando una tarea es simulada, el medio ambiente, las condiciones, el equipo y el desempeño de la misma ser debe dar de la manera más cercana a la realidad como sea posible.

## **14. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES**

Se describe las funciones y responsabilidades de los involucrados en el Programa OJT de la DSO.

### **Jefe de Departamento**

Los Jefes de los distintos Departamentos son responsables de:

- Asegurar que el Programa OJT de la DSO se lleve a cabo de manera eficiente
- Planificar, la solicitar y garantizar los recursos necesarios para el desarrollo del programa de OJT a fin de completar la formación en las tareas a cumplir.
- Identificar los perfiles de los funcionarios para cada tarea de acuerdo a lo establecido en el Manual de Descripción de Cargos (MDC) de la DSO
- Asegurar que los inspectores asignados para realizar funciones de instrucción de OJT han cumplido con los criterios de selección, estén entrenados en técnicas de OJT, y son competentes en las funciones para las que se imparte instrucción.
- Obtener un instructor OJT de otra procedencia cuando no existe en el área correspondiente quien posea las calificaciones y experiencia necesarias para cumplir la actividad.
- Asegurar que los funcionarios han completado con éxito su formación y son capaces de realizar las tareas asignadas, como así también realizar el registro de OJT.

Las responsabilidades mencionadas se llevarán a cabo en directa coordinación con el Director de Seguridad Operacional, el Director de Seguridad de Vuelo y el Jefe de Recursos Humanos y Capacitación de la DSO.

## Oficina de Recursos Humanos y Capacitación

La Oficina de Recursos Humanos y Capacitación tiene la responsabilidad del desarrollo y la gestión general del programa.

El Jefe de la Oficina de Recursos Humanos y Capacitación será responsable de:

- Trabajar en el OJT en coordinación con directores y jefes de la DSO para desarrollar la política y orientación del mismo.
- Revisar el programa OJT y cursos de entrenamiento en el trabajo para reflejar la nueva política y/o orientación
- Integrar el OJT al programa general de capacitación de la DSO, incluyendo el desarrollo del plan de entrenamiento del funcionario.
- Realizar el seguimiento en los registros de entrenamiento, y supervisar el desarrollo del OJT de los funcionarios.
- Asegurar que los funcionarios comiencen su Programa de OJT tan pronto como sea posible después de su ingreso o nueva tarea.
- Decidir cuándo el OJT se lleva a cabo, incluyendo el tiempo de inicio y final, así como la cantidad de tiempo requerido para completar el entrenamiento de OJT en tareas específicas.
- Revisar con cada instructor el OJT, los progresos de los funcionarios afectados y el inicio de las medidas correctivas necesarias para mejorar el rendimiento y/o deficiencia de la formación.
- Evaluar el rendimiento del instructor OJT cada año sobre la base de comentarios de los participantes y demás involucrados en el programa de OJT; la capacidad del instructor para cumplir los planes de entrenamiento y su actualización sobre los temas que le competen.
- Asumir el papel de mediador y de toma de decisiones cuando hay discrepancias instructores y entrenados.
- Actuar sobre los comentarios de los participantes sobre el Programa de OJT.
- Resolver cualquier situación, a su nivel o asegurar que la información se transmitirá a quien puede actuar en consecuencia.
- Colaborar en la aplicación de mejoras del programa OJT
- Coordinar con el SRVSOP la realización del OJT en caso de no se cuente con un inspector con experiencia en la materia.

## Instructor OJT

El instructor OJT deberá:

- Preferentemente tener aprobado el Curso de Técnicas de Instrucción.
- Haberse desempeñado como mínimo dos años en sus funciones como inspector.
- Asegurar que la enseñanza del OJT sea acorde a los reglamentos y prácticas nacionales e internacionales.

- Demostrar una actitud objetiva, constructiva y solidaria, logrando la empatía necesaria para apoyar a todos los alumnos OJT.
- Llevar a cabo el OJT según el plan de entrenamiento individual del alumno, desarrollado por el departamento correspondiente en coordinación con la Oficina de Recursos Humanos y Capacitación.
- Evaluar el nivel de aprendizaje de los conocimientos y habilidades en tareas específicas.
- Proporcionar en forma estructurada, bien planificada y documentada la formación OJT con los objetivos establecidos y los niveles esperados de rendimiento.
- Asegurarse que el alumno ha realizado todas las fases de la instrucción OJT asociada a una determinada tarea de manera aceptable.

	<b>REGISTRO DE EVALUACION DE OJT PARA INSPECTORES</b>	
<b>Revisión: 00</b>	<b>GERENCIA DE NORMAS DE AERODORMOS Y AYUDAS TERRESTRES</b>	<b>Página 1 de 4</b>
<b>A - GENERAL.-</b>		<b>AREA</b>
1) Nombre y apellidos del Inspector en <b>OJT</b> (Evaluado):		<b>AGA</b>
2) Nivel de <b>OJT</b> del evaluado  1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/>	3) Fecha de la evaluación: De ...../...../..... a ...../...../.....	4) Número correlativo de <b>OJTs</b> en este Nivel: 1
5) Tipo de Actividad: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/> Revisión Manuales <input type="checkbox"/> Otra:.....		
6) Lugar:	7) Tipo de inspección:	
8) Nombre y referencia de la lista de chequeo y/o procedimiento utilizado durante la evaluación:		
<b>B- EVALUACIÓN.-</b>		
<b>Para uso exclusivo del Inspector Evaluador (Seleccione uno).-</b>		<b>Para uso exclusivo del Inspector evaluado.-</b>
1) Evaluación Ponderada del progreso en este <b>OJT</b> :  Insuficiente <input type="checkbox"/> Aceptable <input type="checkbox"/>	Firma del Inspector Evaluador:	2) Confirmación de la Evaluación por parte del Evaluado.- Firma del Inspector Evaluado:
3) Descripción de la evaluación -		
4) <b>Comentarios del Evaluador.</b> Definir el grado de interés en el aprendizaje del evaluado:  Insuficiente <input type="checkbox"/> Aceptable <input type="checkbox"/>	5) <b>Comentarios del Evaluado.</b> Definir el grado de asimilación obtenida como evaluado:  Insuficiente <input type="checkbox"/> Aceptable <input type="checkbox"/>	

		<b>REGISTRO DE EVALUACION DE OJT PARA INSPECTORES</b>				
<b>Revisión: 00</b>		<b>GERENCIA DE NORMAS DE AERODORMOS Y AYUDAS TERRESTRES</b>		<b>Página 2 de 4</b>		
<b>INSTRUCCIONES.-</b>						
<p>a) Antes de realizar la evaluación del personal a su cargo lea bien las instrucciones.-</p> <p>b) En el área de Comentarios anote cualquier información adicional.-</p> <p>c) Asigne en cada casilla el puntaje correspondiente. Las evaluaciones serán, calificadas de acuerdo a los siguientes conceptos y valores:</p>						
<b>INSUFICIENTE</b>	<b>(I)</b>	<i>Realiza las tareas sin seguridad y con más de cinco errores.-</i>			<b>0 – 74,9 %</b>	
<b>SATISFACTORIO</b>	<b>(S)</b>	<i>Realiza las tareas con seguridad y destreza con menos de cinco errores.-</i>			<b>75 – 100 %</b>	
<p><b>Nota.-</b> El resultado de las evaluaciones quedará consignado en el historial del evaluado, dentro del Área correspondiente, con copia para la Gerencia de Talentos Humanos, para su procesamiento según sea el caso.-</p> <p>Debe completarse en duplicado (dos originales) en bolígrafo color azul, firmado por evaluado y evaluador, archivado uno por el Evaluado y otro por el Evaluador que remitirá previa copia, al área afectada para su tratamiento final.-</p>						
<b>C- DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN.-</b>						
<b>MARQUE CON UNA "X" EN LA CASILLA QUE CORRESPONDA (SEÑALE SOLO UNA).-</b>						
<b>DETALLE DE LAS ACTIVIDADES</b>				<b>INDICADORES</b>		
<b>N°</b>	<b>PLANIFICACIÓN.-</b>			<b>I</b>	<b>S</b>	<b>N/A</b>
<b>01</b>	Información y coordinación de la actividad sobre las áreas responsables del Operador/Proveedor de Servicios.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>02</b>	Familiarización con los procedimientos aplicables al (las) área(s) de inspección.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>03</b>	Verificación sobre el reporte de la auditoria anterior relacionado con las áreas a inspeccionar.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>04</b>	Selección de lista(s) de chequeo aplicable(s) a la inspección.-				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>05</b>	Selección de material de soporte, las guías y manuales a utilizar.-				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>OBSERVACIONES</b>						
<b>DETALLE DE LAS ACTIVIDADES</b>				<b>INDICADORES</b>		
<b>N°</b>	<b>COMUNICACIÓN Y COORDINACIÓN.-</b>				<b>S</b>	<b>N/A</b>
<b>07</b>	Notificación al Operador/ Proveedor de Servicios sobre la inspección / Auditoría.-				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>08</b>	Coordinación con el representante del Operador/ Proveedor de Servicios y la logística y agenda de trabajo. (Horario de trabajo, ingreso a las instalaciones, etc.).-				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>OBSERVACIONES</b>						

		<b>REGISTRO DE EVALUACION DE OJT PARA INSPECTORES</b>			
<b>Revisión: 00</b>		<b>GERENCIA DE NORMAS DE AERODORMOS Y AYUDAS TERRESTRES</b>		<b>Página 3 de 4</b>	
<b>DETALLE DE LAS ACTIVIDADES</b>				<b>INDICADORES</b>	
<b>N°</b>	<b>CONTACTOS INICIALES CON EL OPERADOR Y APERTURA DE LA INSPECCIÓN.-</b>			<b>S</b>	<b>N/A</b>
<b>09</b>	Reunión inicial de información con representante(s) del Operador/ Proveedor de Servicios a la llegada al sitio.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	Reunión de apertura (briefing) con cada responsable de las áreas a inspeccionar. Planteamiento de la agenda y del alcance de la auditoria.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	Planteamiento de la metodología a utilizarse durante la inspección y de la reunión de cierre (debriefing) al final de la auditoria.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12</b>	Programación con el Operador del día y hora para el (las) áreas a auditar o inspeccionar. Horas de inicio y finalización de la jornada.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>OBSERVACIONES</b>					
<b>DETALLE DE LAS ACTIVIDADES</b>				<b>INDICADORES</b>	
<b>N°</b>	<b>DESARROLLO DE LA INSPECCIÓN.-</b>			<b>I</b>	<b>S</b>
<b>13</b>	Iniciativa de la Autoridad en la conservación del control durante la auditoría con respecto al Operador/ Proveedor de servicios.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>14</b>	Conservación de la Autoridad mediante el respeto y cortesía hacia el Operador/proveedor de servicios.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>15</b>	Uso de la(s) lista(s) de chequeo aplicables(s) durante la inspección.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>16</b>	Ingreso de las Discrepancias en <b>FORMULARIO REPORTE DE NO CONFORMIDADES (Revisión Vigente).</b> -			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>17</b>	Ingreso de Observaciones (si aplica) en <b>FORMULARIO REPORTE DE INSPECCION (Revisión Vigente).</b> -			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>18</b>	Cobertura en detalle de todos los aspectos de la inspección/auditoria.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>19</b>	Recolección de copias sobre documentación de soporte, especialmente de las discrepancias.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>20</b>	Cierre de discrepancias enmendadas durante la inspección.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>OBSERVACIONES</b>					

\*\*\*\*\*

		<b>REGISTRO DE EVALUACION DE OJT PARA INSPECTORES</b>			
<b>Revisión: 00</b>		<b>GERENCIA DE NORMAS DE AERODORMOS Y AYUDAS TERRESTRES</b>		<b>Página 4 de 4</b>	
<b>DETALLE DE LAS ACTIVIDADES</b>				<b>INDICADORES</b>	
<b>N°</b>	<b>CIERRE DE INSPECCIÓN</b>			<b>S</b>	<b>N/A</b>
21	Reunión de cierre (debriefing) con el Operador/ Proveedor de Servicios.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	Interpretación y explicación al Operador/ Proveedor de Servicios sobre los hallazgos de discrepancias y observaciones encontradas durante la inspección /auditoría.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>OBSERVACIONES</b>					
<b>DETALLE DE LAS ACTIVIDADES</b>				<b>INDICADORES</b>	
<b>N°</b>	<b>SEGUIMIENTO DE INSPECCION POR DISCREPANCIAS.-</b>			<b>S</b>	<b>N/A</b>
23	Creación Reporte <b>FORMULARIO REPORTE DE NO CONFORMIDADES (Revisión Vigente)</b> (Depurado con Categoría de Discrepancias).-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	Enmiendas del Operador/Proveedor y Análisis del Inspector sobre en el <b>FORMULARIO REPORTE DE ACCIONES CORRECTIVAS (Revisión Vigente)</b> .-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	Aceptación del <b>FORMULARIO REPORTE DE ACCIONES CORRECTIVAS (Revisión Vigente)</b> por parte del Inspector.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	Devolución del <b>FORMULARIO REPORTE DE ACCIONES CORRECTIVAS (Revisión Vigente)</b> al Operador/Proveedor por falta de cumplimiento.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	Aceptación de <b>FORMULARIO REPORTE DE ACCIONES CORRECTIVAS (Revisión Vigente)</b> y Cierre de Inspección al enmendarse todas las Discrepancias.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	Archivo apropiado en físico y digitalizado de todo el proceso de la Inspección.-			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>OBSERVACIONES</b>					
<b>Ampliación de Observaciones si aplica:</b>					

## PARTE II – DESVIACIONES Y EXENCIONES.-

### CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES.-

#### 1 INTRODUCCIÓN.-

1.1 Para la certificación de aquellos aeródromos construidos, donde se ha verificado que existen condiciones de diseño y/u operación, que no se ajustan plenamente a la normativa vigente, debido a que los requisitos normativos, incluyendo la aeronave, para los que fueron diseñados y construidos, se han vuelto más exigentes, para ajustarse al desarrollo de la industria aeronáutica, se podrá realizar exenciones que permitan una desviación respecto de la norma, siempre y cuando se pueda garantizar la operación segura de las aeronaves en dichos aeródromos.-

1.2 En estas condiciones, la **DINAC** puede otorgar cuando corresponda, en forma excepcional, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, las exenciones que sean solicitadas por un propietario u operador de aeródromo que permita la certificación del aeródromo.-

#### 2 ANÁLISIS DE LA DESVIACIÓN.-

2.1 Podrán considerarse como desviaciones, todas aquellas condiciones que impliquen un incumplimiento de algún requisito normativo y que por su naturaleza afecten la seguridad de las operaciones, estos puedan ser objeto de análisis para determinar si bajo determinadas condiciones de mitigación, resulta factible o no, operar con un nivel de riesgo aceptable a la **DINAC**.-

2.2 Estas condiciones pueden tener origen en las características geográficas del emplazamiento del aeródromo, como es el caso de aquellos aeródromos ubicados en zonas de montaña, en zonas insulares o con características particulares relacionadas con el entorno, la disponibilidad de terreno, como así también condiciones climáticas, dificultades técnicas para la instalación de determinado equipamiento, etc.-

2.3 El otorgamiento de una exención, implica la aceptación por parte de la **DINAC**, de una condición de diseño o de operación del aeródromo, que incumpla con algún requisito normativo y es considerado como un método alternativo para el cumplimiento de un requerimiento regulatorio, el cual implica que el operador de aeródromo presente la solicitud de exención, acompañada de un estudio aeronáutico que demuestre que existe una solución para reducir los riesgos que implican la desviación de la norma.-

#### 3 ORIGEN NORMATIVO DE LAS EXENCIONES.-

3.1 En el **DINAC R 139**, se establece requisitos para la solicitud, emisión, negación y reconsideración de una exención. En virtud de ello, un operador de aeródromo que considere que se encuentra en condiciones de solicitar una exención, podrá solicitar a la **DINAC** le expida una autorización de una exención y en consecuencia el otorgamiento de un certificado de aeródromo detallando las condiciones de la exención.-

\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 2.-

### PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR DESVIACIONES Y EXENCIONES.-

#### 1 GENERALIDADES.-

- 1.1 La condición para que un operador solicite una desviación o exención, es que exista el incumplimiento de un requisito normativo del **DINAC R 14, Vol. 1**, ya sea porque la razón de dicha falta de cumplimiento se tenga con anterioridad al requisito normativo u otra razón que justifique dicha solicitud.-
- 1.2 Cualquier desviación o exención a la norma debe someterse a un estudio aeronáutico que permita asegurar que las condiciones resultantes de aplicar una solución específica para mitigar el riesgo generado por la falta de cumplimiento de dicho requisito normativo, alcancen el objetivo de poder operar en un nivel de seguridad operacional aceptable a la **DINAC**.-
- 1.3 Las solicitudes de desviación o exención deberán estar fundamentadas en razones técnicas, y no justificaciones administrativas o económicas.-

#### 2 PROCEDIMIENTO DE EVALUACION GENERAL.-

##### 2.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO.-

- 2.1.1 En términos generales, el proceso se inicia con la identificación, por parte del Operador de aeródromo, de la **DINAC** o de cualquier proveedor de servicio de la industria aeronáutica, de un incumplimiento, respecto a un requisito normativo especificado en el **DINAC R 14, Vol. 1**.-
- 2.1.2 En consecuencia, el operador de aeródromo o la parte interesada debe realizar un Estudio Aeronáutico a fin de evaluar este incumplimiento identificar los peligros generados, realizar una evaluación de riesgo y determinar si existen soluciones / medidas de mitigación que permitan la operación del aeródromo dentro de niveles de riesgo aceptables.-
- 2.1.3 Dicho análisis debe ser presentado a la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica de la DINAC**, quien evaluará, a fin de determinar si la solución resulta aceptable a la seguridad operacional y si es factible acceder o no, al otorgamiento de una exención.-

##### 2.2 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE UNA SOLICITUD DE EXENCIÓN.- Responsabilidad del Operador.-

- 2.2.1 El proceso, como se expresó en 2.1.1, inicia cuando operador de aeródromo, identifica una desviación respecto al cumplimiento de un requisito normativo, la cual resulta insalvable, en condiciones normales.-
- 2.2.2 Ante esta situación, debe realizar un estudio aeronáutico a fin de determinar si existen soluciones que resulten aptas para solucionar el problema que representa la desviación identificada, si su implementación es factible y finalmente si su implementación, resulta aceptable desde distintos enfoques, con especial atención a la seguridad de las operaciones.-
- 2.2.3 Una vez realizado el estudio aeronáutico y si los resultados del mismo, indican que se podría contar con soluciones adecuadas para operar con seguridad en las condiciones planteadas, el operador de aeródromo deberá presentar, por escrito, en forma documentada, el requisito reglamentario del cual solicita se le exima, argumentando los motivos, expresando los eventuales beneficios al interés público, en que forma no resultará afectado el nivel de seguridad operacional, y la forma de

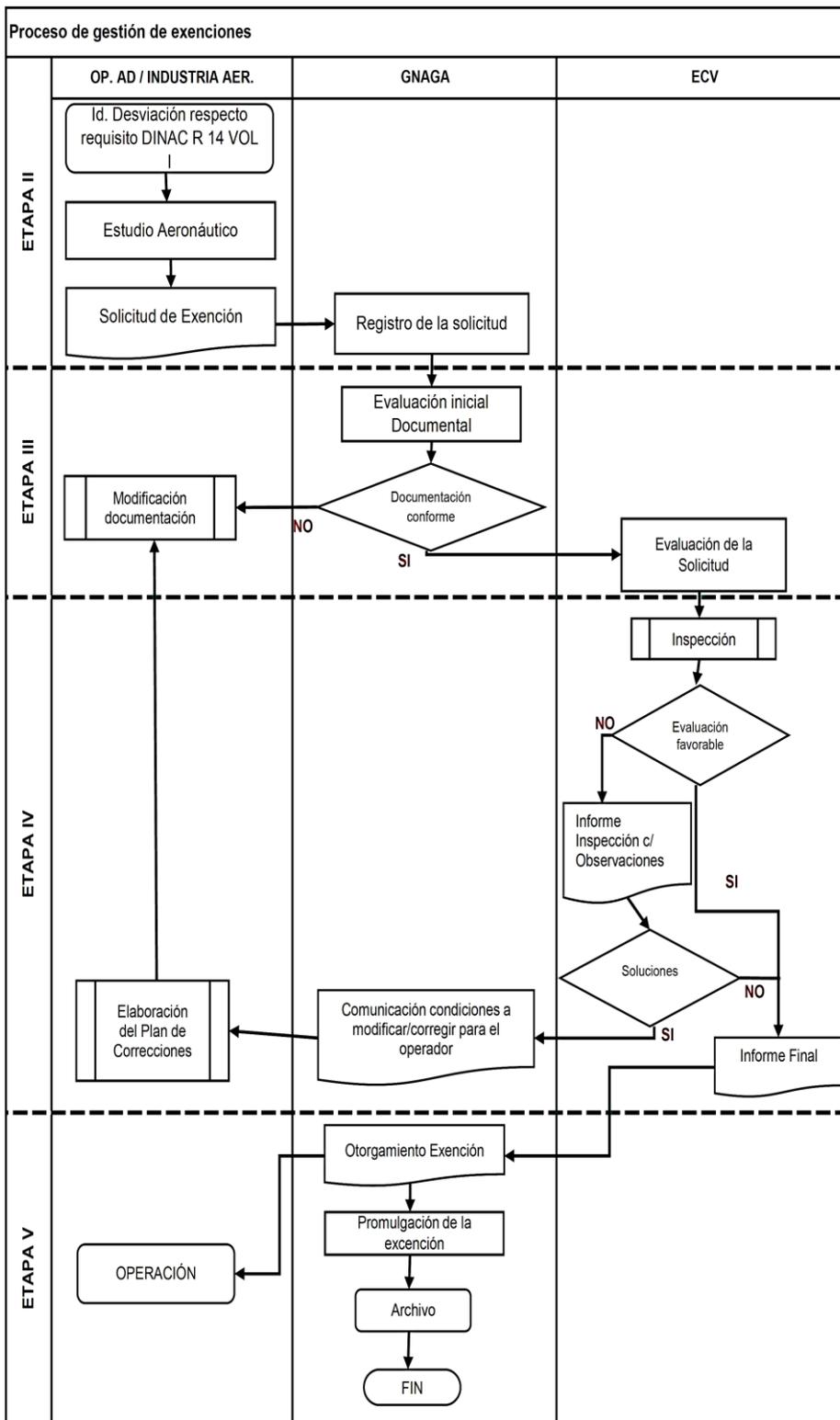
- cumplimiento alternativo que propone del mismo, la cual deberá, como se expresó anteriormente estar respaldada por un Estudio Aeronáutico.-
- 2.2.4** Es necesario que cada solicitud sea enviada con la anticipación que la **DINAC** establezca, de forma tal que exista la suficiente antelación para que el Área Responsable de Certificación/Vigilancia **AGA** realice los análisis correspondientes y pueda tramitar la exención sin afectar al solicitante. Las solicitudes sin argumento, o incorrectamente preparadas, serán rechazadas por escrito.-
- Responsabilidad de la DINAC.-**
- 2.2.5** La solicitud de exención presentada por el operador de aeródromo será analizada por la **DINAC**, quien, de existir razones de interés público y fundamentalmente que proporcionen condiciones de seguridad operacional aceptables, podrá determinar conceder la exención solicitada, en cuyo caso expedirá la decisión favorable y la notificará al solicitante.-
- 2.2.6** El procedimiento de evaluación de una exención solicitada independientemente de un proceso de certificación, seguirá los mismos lineamientos que los descritos en la **sección 3.-**
- 3** **PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN EN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.-**
- ETAPA 2 – Solicitud Formal**
- 3.1** La solicitud de exención y la documentación anexa correspondiente, podrá formar parte del paquete de documentos entregados con la solicitud formal de certificación en la **ETAPA II** del Procedimiento de Certificación de Aeródromo descrito en el **Capítulo 3**, de Manual de Procedimiento de Certificación de Aeródromos.-
- 3.2** El Área Responsable de Certificación/Vigilancia **AGA (Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica)** de la **DINAC**, recibe la solicitud a través de la Secretaría General de la **DINAC** (la Secretaría General registra en el expediente de certificación), a fin de mantener la trazabilidad y transparencia del proceso de certificación. -
- 3.3** Una vez registrada la solicitud de exención, la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica**, debe realizar una evaluación inicial de la solicitud, en la cual debe verificarse que la documentación cumpla con los requisitos formales y legales que la **DINAC** establezca, debiendo ser devuelta al Operador de Aeródromo, en caso que la misma no satisfaga dichos requisitos. Una vez aceptada y registrada la solicitud, la documentación debe ser entregada al **ECV** para proceder a su evaluación.-
- 3.4** En la evaluación inicial, la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica** debe verificar si el operador identifica adecuadamente y explica las razones por las cuales considera que el otorgamiento de una exención es de interés público y en consecuencia no afecta la seguridad operacional. Asimismo, debe considerarse que los intereses del operador de aeródromo no tienen que ser necesariamente los mismos que los del "interés público". La declaración del operador de aeródromo, de que un otorgamiento de una exención sería de interés público debido a que reduciría los costos de operación del solicitante, no es aceptable y constituye una razón para que la **DINAC** rechace la petición. Por consiguiente, es necesario que cada solicitud de exención esté correctamente procesada y presentada por escrito.
- 3.5** La **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica** debe asegurarse en la evaluación inicial, que el estudio aeronáutico que acompaña la solicitud de exención presentada por el operador de aeródromo, incluya una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el **DINAC R 14, Vol. 1.-**
- ETAPA 3 – Evaluación de la Documentación**

- 3.6** Una vez que el **ECV** reciba la documentación correspondiente a la solicitud de exención, deberá evaluar el contenido de la misma, antes de proceder a la etapa de demostración e inspección.-
- 3.7** El **JECV** debe asegurarse que en el equipo haya al menos un especialista con competencias en el área de estudio específica, del requisito de la norma al cual se solicita exención y un especialista en seguridad operacional.-
- 3.8** Es necesario que el equipo verifique que cada solicitud de exención contenga lo siguiente:
- Los requerimientos de la reglamentación a partir de la cual se solicita la exención;
  - la naturaleza y alcances sobre la base de la reglamentación solicitada;
  - un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente;
  - cualquier información, consideración o argumento que sustente la solicitud;
  - las razones para las cuales el otorgamiento de la exención sería de interés público (si fuera aplicable);
  - la acción y estrategias de mitigación a ser tomadas por el solicitante para proporcionar un nivel de seguridad equivalente al que está previsto por el reglamento a partir del cual se solicita la exención, o la razón por la cual el otorgamiento de dicha exención no afectaría adversamente la seguridad pública.-
- 3.9** En la evaluación de la información aportada para solicitar la exención el equipo debe tener en cuenta los siguientes criterios:
- La solución planteada debe ser **APTA** para la problemática planteada, lo que significa que las medidas alternativas de cumplimiento o de mitigación propuestas, deben proporcionar una solución efectiva al problema planteado, es decir que la naturaleza de dicha solución debe ser afín con la naturaleza de la desviación.-
  - Debe ser **FACTIBLE** su implementación, es decir que la solución tiene que ser prácticamente realizable, ya que si no fuera posible su implementación efectiva, la solución presentada carecerá de total validez.-
  - Finalmente, la solución debe resultar **ACEPTABLE** para la **DINAC**, desde distintos enfoques, como por ejemplo el nivel de riesgo de seguridad operacional, de la efectividad y eficiencia de la solución adoptada, desde el punto de vista del impacto en el medio ambiente, de la eficiencia, de la capacidad, desde el enfoque jurídico y desde aquellos conceptos intangibles que puedan afectar tanto al operador de aeródromo, como a la **DINAC**.-
- 3.10** El **ECV** debe verificar que el operador de aeródromo efectuó el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad.-
- ETAPA 4 – Evaluación e Inspección.-**
- 3.11** En el caso en que se cuente con una solución que resulte adecuada y acorde a los criterios de factibilidad y aceptabilidad, descritos en el **Capítulo 5** del **DINAC R 139**, el **ECV** debe dejar constancia de su evaluación en un Informe de Evaluación de la Solicitud de exención el cual debe contener:
- Nómina de los integrantes del **ECV**, especificando si se ha incluido un especialista en el área de estudio de la exención solicitada,
  - Detalles de la desviación por la cual se solicita la exención de cumplimiento de determinado requisito normativo,
  - Detalle de la información presentada por el operador de aeródromo,
  - Análisis llevado a cabo a dicha información por parte del **ECV**,
  - Conclusiones a las que ha llegado el **ECV**, respecto al otorgamiento o no de la exención,
  - En caso de ser necesario, las recomendaciones y/o medidas de adecuación adicionales que debe implementar el operador de aeródromo a fin de permitir el otorgamiento de la exención.-

- 3.12 Una vez evaluada la situación y la solución planteada, el **ECV** debe incluir en el Plan de Inspección, la verificación de las condiciones resultantes de la implementación de la solución, a fin de contar con evidencia respecto a la implementación efectiva de la misma y del resultado obtenido.-
- 3.13 Si por el contrario, de la evaluación de los argumentos, el **ECV** concluye que éstos no habilitan dicha exención, lo hará constar en el Informe.-
- ETAPA 5 – Otorgamiento del Certificado de Aeródromo.-**
- 3.14 En cualquiera de los casos, la **DINAC** emitirá un documento en el cual se expresa la resolución adoptada respecto a la solicitud de exención y se lo comunicará al operador de aeródromo.-
- 3.15 En caso que se trate de un aeródromo certificado, el otorgamiento de la exención motivará una enmienda / actualización del certificado de aeródromo.-
- 3.16 En el caso que se otorgue la exención, la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica** debe gestionar con el **AIS**, la publicación de las condiciones de operación resultantes del otorgamiento de la exención.-
- 3.17 Toda la información y los documentos relacionados con el tratamiento de la solicitud de exención, debe ser archivada en el legajo de certificación del aeródromo, obrante en la oficina de la **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica**, así como en la Secretaría General de la **DINAC**.-
- 3.18 La **Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres, dependiente de la Subdirección de Navegación Aérea de la Dirección de Aeronáutica**, así como la **Secretaría General de la DINAC** mantendrá un registro centralizado de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.-
- 3.19 La **DINAC** se reservará el derecho de otorgar un certificado de ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el operador del aeródromo al evaluar los resultados.-
- 3.20 La exención con respecto a una norma o método y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta reglamentación se establecerá en la emisión del certificado de aeródromo o en la enmienda / actualización del mismo, según corresponda. En el **Anexo 2 del DINAC R 139, al Certificado de Aeródromo – “Condiciones de Operación”**, deben figurar las condiciones de operación resultantes de la exención otorgada.-
- 4. RECONSIDERACIÓN DE UNA NEGACIÓN.-**
- 4.1 Ante la negación de una solicitud de exención, el solicitante podrá interponer un pedido de reconsideración ante la **DINAC**, debiendo exponer los motivos por los cuales se encuentra disconforme con la decisión.-
- 4.2 La **DINAC** resolverá el pedido de reconsideración en el plazo de 30 (treinta) días hábiles. -

\*\*\*\*\*

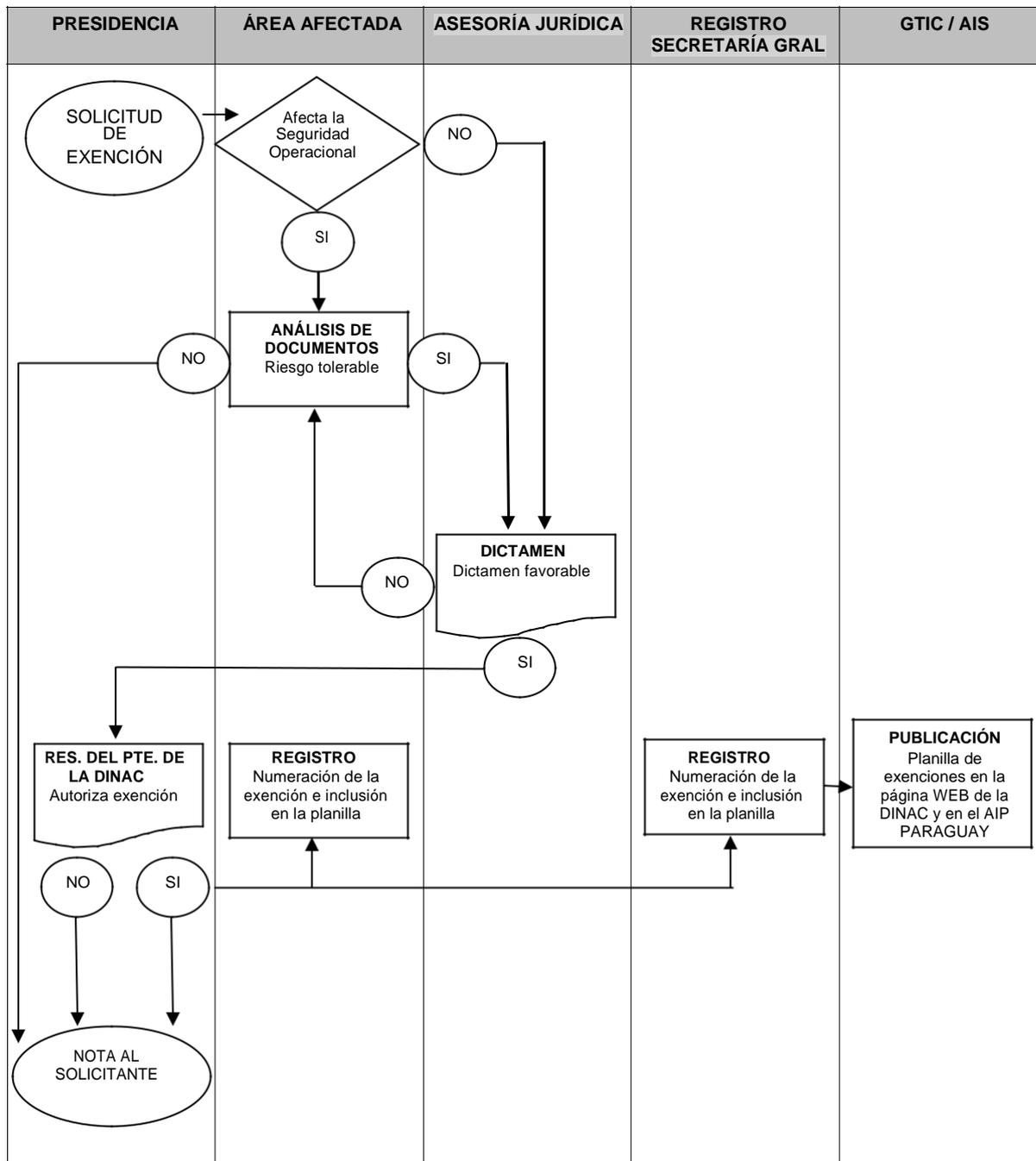
### ADJUNTO A.-



\*\*\*\*

## ADJUNTO B.-

### “PROCEDIMIENTO PARA LA “EMISIÓN DE EXENCIONES”



\*\*\*\*\*

## PARTE III – VIGILANCIA

### CAPÍTULO 1. GENERALIDADES.-

#### 1 OBJETIVO.-

- 1.1 El objetivo de esta Parte del documento es proporcionar una guía y herramientas que le permitan al **IA** elaborar el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional posterior a la Certificación del Aeródromo, que incluye desarrollar el plan de vigilancia, ejecución de las inspecciones del plan de vigilancia, análisis de los datos sobre la vigilancia y determinación del curso de acción. -

#### 2 GENERALIDADES.-

- 2.1 El Inspector de Aeródromos (**IA**) debe implementar criterios de evaluación de gestión de sistemas para desarrollar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares internacionales relacionados a los aeródromos, estableciendo en forma colectiva un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación.-

- 2.2 El **IA** debe estar en la capacidad de evaluar y demostrar el nivel de cumplimiento de las instalaciones y la operación del aeródromo respecto a los requisitos normativos a través de inspecciones de vigilancias de cumplimiento normativo y documentando adecuadamente todo el proceso.-

- 2.3 Por otra parte, es necesario que el **IA** se familiarice con la documentación base que le va a servir de guía para desarrollar listas de verificación aplicables al operador de aeródromo que inspecciona. El desarrollo de las **LVI**s fundamentados en una interpretación común de los requisitos, los Apéndices y en la documentación base (circulares de asesoramiento, documentos presentados por el operador de aeródromos, etc.), ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección y de inspecciones de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores. -

- 2.4 Para la planificación y ejecución de las inspecciones de vigilancias, se utilizarán los principios contenidos en este Capítulo también se utilizan especialmente cuando el **IA**:

- a) Elabora y utiliza listas de verificación;
- b) documenta los hallazgos;
- c) verifica las acciones correctivas; y
- d) realiza el seguimiento/vigilancia para asegurar que las acciones correctivas son efectivas. -

- 2.5 **Nota.-** El vínculo entre inspecciones de vigilancia e inspección está dado por las mismas definiciones incluidas en el presente capítulo. Se considera a la inspección como la actividad básica de una inspección de vigilancia, un elemento integrante de la misma, por lo que el contenido de este capítulo es también aplicable para ejecución de inspecciones.-

- 2.6 Para mantener la efectividad general de la inspección o inspecciones de vigilancia, la aproximación del **IA** a cada operador de aeródromo solicitante debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. La comunidad aeronáutica debe calificar estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.-

- 2.7 Asimismo, es necesario considerar que el proceso de vigilancia de un aeródromo, comprende una serie de actividades complementarias a las inspecciones, entre las cuales se puede mencionar el monitoreo continuo de los indicadores de desempeño (performance) y de seguridad operacional definidos para el aeródromo, análisis y seguimiento de reportes, análisis de los resultados de gestión de la seguridad operacional, control de los planes de mantenimiento del aeródromo, etc.-
- 3 **AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR.-**  
Las inspecciones de vigilancias son realizadas en correspondencia a lo establecido en el **DINAC R 139**, que exige al operador del aeródromo permitir que el **IA**, como autoridad de aviación civil, inspeccione sus instalaciones en cualquier momento, para controlar que cumplen con lo establecido y que la operación se realiza conforme a las reglamentaciones vigentes, procedimientos, sistema de gestión de seguridad **SMS**, sus registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requisitos establecidos.-
- 4 **FACULTADES DEL IA.-**
- 4.1 Como política de la **DINAC**, el **IA**, tiene facultades delegadas por la misma para exigir que se cumpla lo establecido en la reglamentación del **DINAC R 14, Vol. 1**, cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente en la seguridad operacional. Estas facultades incluyen también la potestad de informar que un aeródromo no se encuentra aceptable en la Seguridad Operacional, o el requerimiento de acciones inmediatas.-
- 4.2 Por lo delicado del tema, es necesario que el **IA** utilice criterio y consideración en tales situaciones, teniendo en cuenta que el factor predominante es la seguridad de las personas y propiedades.-
- 4.3 Aun cuando el **IA** no debe permitir que un riesgo en la seguridad operacional persista, es importante que el operador del aeródromo implicado esté informado de todos los asuntos de seguridad operacional, y se le proporcione la oportunidad para que corrija la situación voluntariamente. Cuando sea aplicable y posible, es necesario consultar al **IA / JECV**.-
- 5 **APLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES DE VIGILANCIAS EN INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO/VIGILANCIA.-**  
Los procedimientos descritos en este capítulo no difieren de los procedimientos a seguir durante la realización de inspecciones. Todas las etapas son aplicables y el **IA** puede utilizarlas para ejecutar un trabajo uniforme y de calidad.-

\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 2.-

### VISIÓN GENERAL DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

#### 1 CARACTERÍSTICAS DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

1.1 Una inspección de vigilancia tiene las siguientes características:

- a) Debe ser independiente de la persona que realiza la actividad que se inspecciona;
- b) La información de las inspecciones de vigilancia debe ser objetiva e imparcial;
- c) Preferentemente trabajar con la cooperación del personal de las áreas involucradas;
- d) Principalmente se verifica el cumplimiento de:
  - 1) La reglamentación;
  - 2) Políticas;
  - 3) Procedimientos; e
  - 4) Instrucciones de trabajo.-

1.2 Debe basarse en criterios de medida (reglamentación), estableciéndose en forma documento el grado de cumplimiento con ayuda de las listas de verificación;

1.3 Debe ser realizada por personal competente (combinación de formación y experiencia), de acuerdo a lo especificado en la Parte I de este Manual.-

#### 2 ALCANCE DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

2.1 El alcance de una inspección de vigilancia está caracterizado por:

- a) La clasificación de la inspección de vigilancia a realizar;
- b) la política de la **DINAC**;
- c) los requisitos normativos;
- d) el período que ha transcurrido desde la última vez que los sistemas han sido examinados (desde la última inspección de vigilancia hasta el presente);
- e) la cantidad de acciones punitivas aplicadas al operador de aeródromo (cuando exista un sistema punitivo implementado);
- f) la frecuencia de inspecciones de vigilancia;
- g) la calidad del trabajo ocupado en acciones correctivas por la organización, como resultado de una inspecciones de vigilancia previa; y
- h) los recursos humanos disponibles.-

#### 3 FRECUENCIA DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

3.1 La frecuencia de la inspección de vigilancia es determinada por la **DINAC**, basada en los siguientes factores:

- a) requisitos normativos;

- b) cambios significativos en el operador del aeródromo (cambios en la estructura organizativa, políticas, técnicas, tecnología, etc.);
- c) cambios en la infraestructura del aeródromo y la operación del mismo;
- d) resultados de inspecciones de vigilancia previas; e
- e) informes de la inspección de vigilancia internas del operador de aeródromos; y
- f) complejidad y/o condiciones particulares de operación de cada aeródromo.-

#### 4 ELEGIBILIDAD.-

4.1 En el proceso de inspecciones de vigilancia, el **JECV** o **IA** que hubiera participado del proceso de certificación del aeródromo, en la medida que sea posible a la **DINAC**, puede ser elegible para participar en inspecciones futuras a dicho aeródromo.-

#### 5 COORDINACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

Las inspecciones de vigilancia son coordinadas por el **JECV**. Es tarea del **JECV** manejar los asuntos relevantes y es el responsable directo de todos los recursos (incluyendo los recursos humanos), y de la integridad del proceso de inspecciones de vigilancia.-

#### 6 OBSERVADORES.-

Un observador puede formar parte del **ECV** mediante un acuerdo mutuo entre el **JECV** y el operador de aeródromo inspeccionado. Este observador puede ser un inspector o asesor de la **DINAC**, o un representante de la industria aeronáutica.

#### 7 INFORME DE LAS INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

7.1 El informe de las inspecciones de vigilancia es el resultado documentado de una inspección de vigilancia y es requerido para cada una de ellas. El informe describe el proceso de inspección, proporciona un sumario del alcance de la inspecciones de vigilancia, es decir, las áreas que han estado bajo revisión, e incluye un listado de los hallazgos de la inspecciones de vigilancia.-

#### 8 ETAPAS DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

8.1 El proceso de inspecciones de vigilancia es detallado en el **Capítulo 4** de este Manual, desde el punto de vista de los procedimientos y está compuesto de las cuatro etapas detalladas a continuación (**Ver Tabla 3-8-1**):

**Tabla 3-8-1. Distribución de tiempo en una inspección de vigilancia.-**

ETAPA	Nombre	Tiempo a emplear (aprox.)
1	Preparación	50%
2	Ejecución	25%
3	Informe	25%
4	Cierre	

#### 8.2 ETAPA PREPARACIÓN.-

- a) Una organización y planificación adecuadas durante la etapa de preparación asegura que se logren los objetivos de la inspecciones de vigilancia de forma eficiente y efectiva. El cronograma fijado y la administración de recursos humanos requeridos son determinados por el alcance de la inspecciones de vigilancia propuesta. Esto se debe indicar y justificar dentro del plan de inspecciones de vigilancia.

- b) La información recolectada durante esta etapa (de preparación) ayuda al **ECV** en:
- 1) Identificar las áreas específicas, sistemas y actividades que deben ser inspeccionadas;
  - 2) elaborar las listas de verificación aplicables al operador de aeródromo a ser inspeccionado;
  - 3) determinar si el alcance de la inspecciones de vigilancia es adecuado; y
  - 4) finalizar la planificación del desarrollo de inspección de vigilancia (Etapa de ejecución).

**8.3 Etapa de ejecución.** Esta etapa debe ser implementada de acuerdo con el plan de inspecciones de vigilancia. Su propósito es el de verificar el cumplimiento de los requisitos normativos y el de determinar hallazgos cuando no se confirma el cumplimiento. Los resultados de la inspecciones de vigilancia deben ser comunicados al operador de aeródromo que está bajo revisión en reuniones diarias y/o en la reunión de clausura.-

**8.4 Etapa de informe.-** Las actividades posteriores a la etapa de ejecución incluyen la finalización de detalles administrativos y la elaboración del informe de la inspecciones de vigilancia.-

**8.5 Etapa de cierre.-** Esta etapa incluye el desarrollo y la aprobación del plan de acciones correctivas del operador de aeródromos, asegura la completa implementación de ese plan, e incluye el cierre formal de la inspecciones de vigilancia por parte de la **DINAC**.-

\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 3.-

### CLASIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES.-

Existe una amplia variedad de clasificaciones de las inspecciones de vigilancias, se incluyen solo las que el IA / JECV puede aplicar:

- 1 POR LAS CIRCUNSTANCIAS BAJO LAS CUALES SON ESTABLECIDAS.-**
- 1.1 Inspecciones de vigilancia/seguimiento (post-certificación).-** Se llevan a cabo después de que el solicitante del certificado de aeródromo ha recibido la certificación, para asegurar que los requisitos de certificación continúan cumpliéndose.-
- 1.2 Inspecciones de vigilancia para privilegios adicionales.-** Se llevan a cabo antes de otorgar un privilegio adicional. No se requiere de una notificación previa al operador del aeródromo.-
- 1.3 Inspecciones de vigilancia de propósito especial.-** Éstas responden a circunstancias diferentes a las anteriores, pero siempre vinculadas a asuntos de seguridad y cumplimiento.
- 2. POR SU ALCANCE.-**
- 2.1 Inspecciones de vigilancia combinadas.-** Están orientadas a más de un área funcional.-
- 2.2 Inspecciones de vigilancia de especialidad.-** Están orientadas a áreas concretas, o elementos dentro de un área funcional.-

\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 4.-

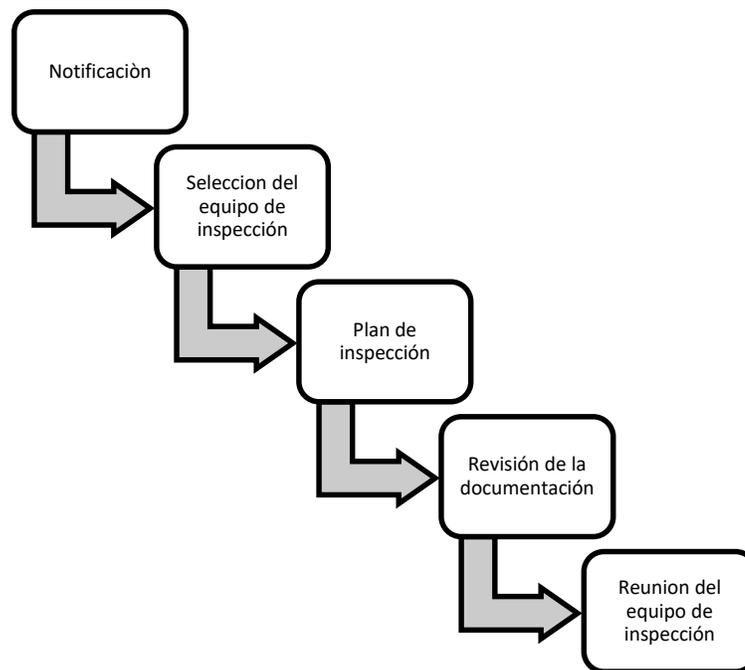
### PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

#### 1 SELECCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

Los procedimientos de inspecciones de vigilancia de aeródromos están relacionados al tamaño, alcance y complejidad del aeródromo que está siendo inspeccionado. En algunas inspecciones de vigilancia, el IA no tiene que emplear todos los procedimientos descritos en esta sección. -

#### 2 ETAPA DE PREPARACIÓN.-

##### 2.1 Las etapas de estas se ilustran en la Figura 4-2-1.-



**Figura 4-2-1. Etapa de preparación de inspecciones de vigilancia.-**

**2.2 NOTIFICACIÓN:** Los operadores de aeródromos que están incluidos en un programa de inspecciones de vigilancia deben ser notificados una vez aprobados el Programa de Vigilancia por Resolución **DINAC** o de acuerdo a la complejidad de la inspección de vigilancia.-

**2.3 SELECCIÓN DEL EQUIPO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA:** La selección del equipo de inspecciones de vigilancia, incluyendo los términos de referencia de los miembros del equipo, las calificaciones y responsabilidades están especificadas en la **Parte I, Capítulo 2, Sección 2** del presente Manual.-

**2.4 PLAN DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA:** El **JECV** desarrolla y es responsable del plan de inspecciones de vigilancia. Éste asegura que las inspecciones de vigilancia se lleven a cabo de manera organizada y de acuerdo con criterios establecidos. Se distribuyen secciones apropiadas de este plan entre los miembros del **ECV** para que exista una guía y dirección durante toda la inspección de vigilancia. Si el **JECV** considera conveniente, se proporciona al inspeccionado todo, o partes del plan. Este plan debe contener los siguientes aspectos, si son aplicables:

- a) Objetivo;
- b) alcance;
- c) descripción del operador de aeródromos a ser inspeccionado;
- d) metodología;
- e) comunicaciones;
- f) viajes;
- g) asistencia de especialistas;
- h) personal clave del operador de aeródromos;
- i) composición del equipo;
- j) lista de medición de cumplimiento; y
- k) cronograma de la inspecciones de vigilancia.-

**2.4.1** **OBJETIVO:** Determinación de la parte de la reglamentación en que se evaluará el cumplimiento.-

**2.4.2** **ALCANCE.-**

**2.4.2.1** Se debe especificar lo siguiente, cuando sea aplicable:

- a) Áreas de especialidad del operador de aeródromos a ser inspeccionado;
- b) período de tiempo anterior que cubre las inspecciones de vigilancia; y
- c) área geográfica de las inspecciones de vigilancia.-

**2.4.2.2** Debe existir balance entre los recursos humanos, el tiempo y el alcance.-

**2.4.3** **DESCRIPCIÓN DEL OPERADOR DE AERÓDROMO A SER INSPECCIONADO:** El plan de inspecciones de vigilancia proporciona información específica del operador de aeródromos. Esto proporciona una visión general del operador de aeródromos e incluye información pertinente de:

- a) El número de empleados y su ubicación;
- b) Condiciones de operación; y
- c) cualquier otra información requerida por el Inspector/ **JECV**.-

**2.4.4** **METODOLOGÍA:** El plan de inspecciones de vigilancia describe la metodología que debe ser utilizada durante la inspección de vigilancia, incluyendo:

- a) La forma en la que la inspección de vigilancia es conducida (es decir, los procedimientos especificados en este Manual);
- b) los procedimientos específicos que se deben seguir;
- c) el método de muestreo que debe ser utilizado; y
- d) detalles concernientes al mantenimiento de la carpeta de inspecciones de vigilancias requerido en el párrafo **2.6** de esta sección.-

**2.4.5** **COMUNICACIONES.-**

**2.4.5.1** El plan de inspecciones de vigilancia debe identificar los protocolos de comunicación que tiene que seguir el **ECV**.-

**2.4.5.2** Incluye las comunicaciones internas entre miembros del **ECV** y la Subdirección de Navegación Aérea, así como las comunicaciones externas con personal del operador de aeródromo inspeccionado, otras entidades, y el público en general.-

**2.4.5.3** Un aspecto muy importante es el protocolo de comunicación que se debe mantener con la **Subdirección de Navegación Aérea**, coordinando principalmente la manifestación de elementos de acción inmediata y copias del informe de la inspecciones de vigilancia.-

**2.4.6** **VIAJES.-**

**2.4.6.1** Cuando es necesario realizar viajes, se debe disponer de la siguiente información:

- a) disponibilidad de medios de comunicación con autoridades superiores (correo electrónico puede ser suficiente); y

- b) cualquier otra información que sea requerida por el **ECV**.
- 2.4.6.2** La mejor fuente de información habitualmente es el mismo operador de aeródromo inspeccionado.-
- 2.4.7** **Asistencia de especialistas.**- Los especialistas son personas que poseen conocimientos y experiencia profesional que se requieren para llevar a cabo las inspecciones de vigilancia.-
- 2.4.8** **Personal clave del operador de aeródromos.**- El plan de inspecciones de vigilancia debe incluir una lista del personal clave del operador de aeródromos relevante para la inspecciones de vigilancia, incluyendo el nombre, título y número telefónico de su oficina.-
- 2.4.9** **Composición del ECV.**- El plan de inspecciones de vigilancia debe incluir una tabla o un organigrama del **ECV**, indicando los siguientes aspectos, si es aplicable:
- a) Nombres del **JECV**, personal de apoyo, inspector(es) principal(es), miembros del equipo de inspecciones de vigilancia, observadores y especialistas;
  - b) **ECV** de especialidad técnica; y
  - c) número telefónico de la oficina.-
- 2.4.10** **Lista de cumplimiento normativo (LCN).**- Esta herramienta de trabajo descrita con detalle en la **Parte II**, sirve para tener un control de que se ha cumplido con todos y cada uno de los requisitos reglamentarios. Es llenada de manera conjunta por todos los miembros del **ECV** y el **JECV**, siendo el responsable de su correcto llenado este último.-
- 2.4.11** **Cronograma de la inspección de vigilancia.**- El cronograma debe proporcionar la siguiente información al equipo:
- a) Fechas de viaje hacia y desde el lugar de las inspecciones de vigilancia;
  - b) asignaciones de áreas de especialidades incluyendo fechas;
  - c) asignaciones durante la etapa de preparación y ejecución, incluyendo fechas y horas de inicio/finalización; y
  - d) fecha y hora de las reuniones de apertura y de clausura.-
- 2.5** **REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN.**-
- 2.5.1** Esta etapa incluye una revisión detallada de todas las carpetas y documentación relevantes del aeródromo a ser inspeccionado, así como la elaboración de las listas de verificación. Debido a que la asignación de tareas a los miembros del **ECV** es por requisitos del **DINAC R 14, Vol. 1**, ya en la revisión de documentación se divide el trabajo de revisión por requisito, para que el **IA** revise desde inicio la documentación para después verificar su implementación. En esta etapa se deben cumplir los siguientes aspectos, cuando sea aplicable:
- a) Asegurar que todos los manuales y documentos de referencia a ser usados en las inspecciones de vigilancia sean fácilmente accesibles e incluyan la última enmienda aprobada;
  - b) revisar los manuales aprobados del inspeccionado, verificando conformidad con el estándar apropiado;
  - c) revisar las carpetas y registros del inspeccionado incluyendo:
    - 1) Inspecciones de vigilancias previas, incluyendo acciones correctivas y seguimiento/vigilancia correspondiente, cuando sea aplicable;
    - 2) datos de incidentes o accidentes, incluyendo informes de condiciones que podrían afectar la seguridad operacional;
    - 3) acciones punitivas y/o sanciones aplicadas anteriormente; y
    - 4) exenciones, aprobaciones, limitaciones y autorizaciones;
  - d) identificar aspectos que requieran una revisión posterior durante la etapa de ejecución:

- 1) Uno de los métodos puede ser adicionar notas en las secciones aplicables de las listas de verificación;
- 2) para identificar los aspectos críticos se puede emplear una codificación sencilla tales como: “elementos a verificar - **EV**”; “elementos a aclarar - **EA**”; “términos ambiguos, equívocos – **TA, TE**” (por ejemplo, adecuadamente, cómodamente, fino, grueso, con seguridad).
- e) Elaborar las listas de verificación aplicables con el alcance de las inspecciones de vigilancia (**Aprobada por la Dirección de Aeronáutica**).-

## 2.6 CARPETA DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-

**2.6.1** Una carpeta de inspecciones de vigilancia es requerida para investigar el historial de las inspecciones de vigilancia y ayudar a determinar la frecuencia de las inspecciones de vigilancia. Es también de gran ayuda para la evaluación de la efectividad del seguimiento de las inspecciones de vigilancias. Consecuentemente, se debe abrir una carpeta de inspecciones de vigilancias para cada aeródromo a ser inspeccionado.-

**2.6.2** La carpeta de inspecciones de vigilancia debe contener un registro completo y cronológico de toda la correspondencia y documentación relacionada con inspecciones de vigilancias, incluyendo un registro completo de las actividades de seguimiento de cada inspección de vigilancia.-

**2.6.3** Los elementos que puedan ser inconsistentes, o estar incompletos durante la revisión de la carpeta de inspecciones de vigilancias deben ser incluidos dentro de las **LVs** para verificación durante la etapa de ejecución.-

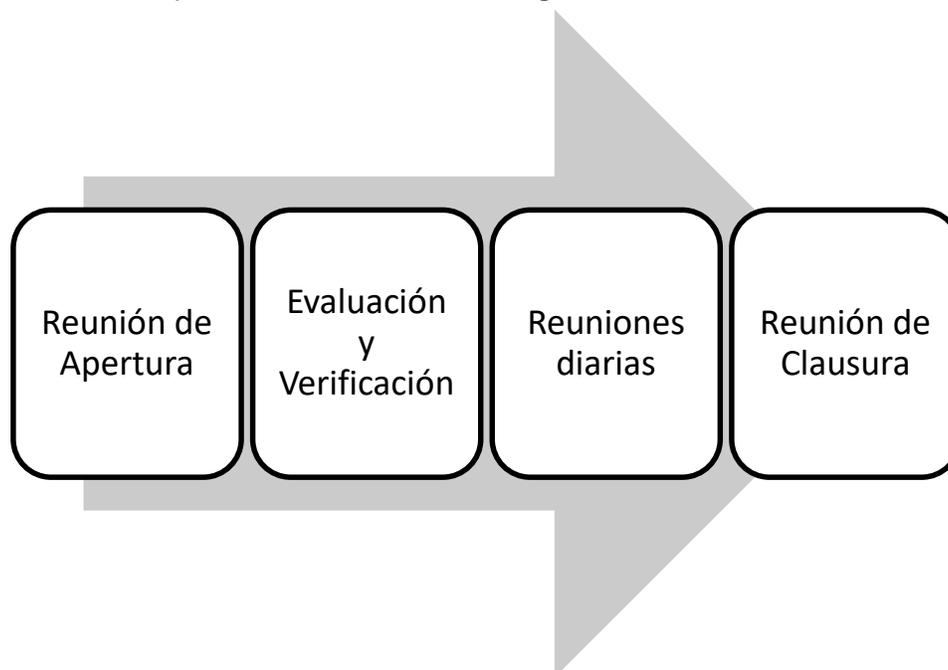
**2.7 REUNIÓN DEL EQUIPO DE INSPECCIÓN DE VIGILANCIA:** Esta reunión debe tener la siguiente agenda de asuntos, como sea aplicable para la clasificación de las inspecciones de vigilancia:

- a) Detalles administrativos;
- b) revisión y enmienda del plan de inspecciones de vigilancia, asegurándose que todos los miembros del equipo reciban las partes apropiadas de este plan;
- c) información de viajes y viáticos, cuando sea necesario;
- d) conflictos de interés, confidencialidad y acceso a la información;
- e) uso de listas de verificación y formularios (**Ficha Informativa de Aeródromo**);
- f) aspectos de comunicaciones;
- g) revisión de la etapa de preparación y una visión general de la etapa de ejecución; y
- h) cuando sea posible, el **JECV** designado al operador de aeródromo debe realizar un resumen de las actividades y situación actual, tendencias, performance y el historial de inspecciones de vigilancias anteriores del operador de aeródromos, incluyendo las acciones correctivas y el seguimiento/vigilancia.-

## 3 ETAPA DE EJECUCIÓN.-

### 3.1 Generalidades.-

Las etapas de esta se ilustran en la **Figura 4-3-1.-**



**Figura 4-3-1. Etapas de la ejecución.-**

### 3.2 REUNIÓN DE APERTURA. -

#### 3.2.1

La reunión de apertura debe fijar la forma de toda la etapa de ejecución y en ella debe estar presente todo el personal directivo del operador de aeródromos y los miembros del **ECV**. Esta reunión determina el proceso de inspecciones de vigilancia y confirma requisitos administrativos, de tal manera que la etapa de ejecución sea llevada a cabo de forma eficiente y efectiva, para minimizar las interrupciones en el trabajo del inspeccionado. -

#### 3.2.2

Es importante que en la reunión de apertura se establezca una comunicación en dos sentidos, se realicen las presentaciones y la revisión del plan de la inspección de vigilancia, se expongan nuevamente los objetivos y el alcance de la misma. En el marco de esta reunión se planifica y se coordinan aspectos relevantes de la inspección de vigilancia, incluyendo el horario de trabajo del inspeccionado, los acompañantes que se utilizarán durante las inspecciones de vigilancia, horarios esenciales y los locales disponibles para las reuniones del **ECV**, las reuniones informativas diarias y la reunión de clausura. Además, se distribuyen las listas de verificación a utilizar. Esta reunión no debe durar más de treinta (30) minutos.

#### 3.2.3

Si representantes del operador de aeródromos lo solicitan, en la reunión de apertura se debe disponer de tiempo para revisar los resultados de las inspecciones de vigilancia anterior y las acciones correctivas adoptadas. -

#### 3.2.4

Si el operador de aeródromo desea que se realice una reunión para discutir los avances, dentro de sus sistemas de perfeccionamiento continuo en cuanto al cumplimiento de la reglamentación, se debe disponer de tiempo suficiente para realizar dicha reunión. En este caso, el **JECV**, debe ajustar la distribución del tiempo disponible para la inspección, a fin de completar con la planificación original.-

#### 3.2.5

La **Figura 4-3-2** muestra un ejemplo de agenda de la reunión de apertura.-

<b>AGENDA DE REUNION DE APERTURA</b>	
<b>Fecha:</b> 21 de setiembre de 2020	
<b>Hora:</b> 08:00 a 08:30 a.m.	
<input type="checkbox"/> Presentaciones <input type="checkbox"/> Objetivos y Alcances de las inspecciones de vigilancia <input type="checkbox"/> Revisión del plan de inspecciones de vigilancia	
<b>Duración:</b> 4 días	
<b>Horario de trabajo:</b> 08:00 a 12:00 13:00 a 15:00	
<b>Horario de Almuerzo:</b> 12:00 a 13:00	
Arreglos <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificaciones</li> <li>- Aspecto de Seguridad</li> <li>- Acompañantes. Asignadas 5 personas</li> <li>- Reuniones diarias 15:20</li> <li>- Fecha y hora de la reunión de clausura: 25 de setiembre de 2020. 08:00 am</li> <li>- Preguntas y respuestas</li> <li>- Agradecimiento por la asistencia</li> </ul>	
<b>Importante</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Circular lista de asistencia</li> <li>- Mantener el control de la reunión</li> <li>- Mantener la reunión no más de 30 minutos</li> </ul>	

**Figura 4-3-2. Ejemplo de Agenda de reunión de apertura.-**

- 3.3 EVALUACIÓN Y VERIFICACIÓN.** El equipo de inspección de vigilancia debe:
- a) Confirmar si las operaciones del inspeccionado cumplen los requisitos normativos;
  - b) confirmar si los controles son efectivos, y si están planeados y especificados en el manual apropiado; y
  - c) identificar un incumplimiento con los requisitos normativos, recolecta evidencia objetiva, o documentación de respaldo y prepara la redacción de un hallazgo de inspecciones de vigilancia.-
- 3.3.1 Lista de verificación de inspección (LVI).**- La **LVI**s (elaboradas por la **GNAGA**) se deberá analizar durante la etapa de preparación y su uso es obligatorio porque, aparte de permitir al **IA** determinar el nivel de cumplimiento de los requisitos normativos, deben adjuntarse al informe final de la inspecciones de vigilancia (como evidencia de que se ha llevado a cabo un trabajo de evaluación de cumplimiento). Si bien su uso es obligatorio, la evaluación de todos los elementos de las listas de verificación no lo es, porque puede darse el caso en el que el inspector encuentre un punto en el que desee profundizar pues no está encontrando cumplimiento. En los casos en que no haya tenido el tiempo suficiente para evaluar todos los ítems de la **LVI**s, entonces en esos ítems faltantes debe marcarse la casilla de “no verificada”.

**3.3.2 INSPECCIONES.-**

**3.3.2.1** Las inspecciones realizadas durante una inspección de vigilancia van desde una simple observación de cierta actividad, hasta el análisis detallado de un sistema o proceso, usando listas de verificación. El término inspección incluye actividades tales como revisión de archivos y registros; entrevistas; inspecciones del estado de las instalaciones, cumplimiento normativo y funcionamiento de sistemas, plan de mantenimiento, comprobaciones de planes de emergencia, planes de traslado de aeronaves inutilizadas, cenizas volcánicas, **SMS**, etc.-

**3.3.2.2** Cuando el **IA** así lo requiera, podrá utilizar especialistas para inspeccionar áreas de especialidad que no son de su completo dominio.-

**3.3.3** Entrevistas al personal del operador de aeródromos.-

**3.3.3.1** Las entrevistas con el personal del operador de aeródromos inspeccionado van desde investigaciones informales hasta entrevistas programadas con el Gerente/Jefe responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite:

- a) determinar si los procedimientos de operación del aeródromo y las medidas de seguridad operacional establecidas han sido implementados adecuadamente;
- b) determinar la precisión de los detalles del operador de aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- c) determinar si las condiciones de operación del aeródromo documentado en el manual de aeródromo han sido adecuadamente implementadas;
- d) evaluar los procedimientos que garantizan la calidad de los datos aeronáuticos que el operador proporciona para ser publicados por los servicios de información aeronáutica;
- e) evaluar los detalles de los procedimientos operacionales del aeródromo y medidas de seguridad operacional;
- f) determinar que las obligaciones del operador del aeródromo documentada han sido adecuadamente implementadas;
- g) determinar la precisión de la información proporcionada en el manual de aeródromos;
- h) evaluar el conocimiento y calificación del personal del operador de aeródromos respecto a sus obligaciones y responsabilidades; y
- i) cuando sea aplicable, confirmar la validez de los hallazgos identificados durante la inspección.-

**3.3.3.2** Las técnicas de entrevistas están descritas en el **Capítulo 4** de la presente Parte.-

**3.3.4 SOLICITUD DE CONFIRMACIÓN.-**

**3.3.4.1** Las solicitudes de confirmación son generalmente usadas cuando el **ECV** requiere información y la fuente de dicha información no está en condiciones de proporcionarla inmediatamente. -

**3.3.4.2** La experiencia demuestra que por razones de control simultáneo existen muchos aspectos que se dejan para después por parte de los inspectores, y en ocasiones se omiten. Además, cuando el operador del aeródromo no puede presentar lo que solicita el **ECV**, esta solicitud hace las veces de evidencia objetiva.-

**3.3.4.3** Los detalles son introducidos en la Solicitud de Confirmación y enviados al inspeccionado con el requerimiento de que sea proporcionado en el tiempo y fecha especificados, debiendo tratarse que la fecha estipulada para la entrega de la evidencia solicitada, sea anterior al cierre de la Inspección de Vigilancia.-

**3.3.4.4** En caso de no aportarse la información solicitada, al momento de la reunión previa al cierre por parte del **ECV**, el hallazgo identificado se incluirá como una no-conformidad. -

- 3.3.4.5** Los miembros del equipo entregan esta solicitud al **JECV**, quien revisa la documentación, la registra y los remite al operador de aeródromos.-
- 3.3.4.6** Después de finalizada cada inspección y reunión de vigilancia, el **JECV** compara el registro con la solicitud de confirmación para asegurarse que se mantiene el control. De esta forma, tanto el inspeccionado como el **ECV** están informados del estado de estos documentos. Independientemente de la forma en que se lleva el control de estos documentos.-
- 3.3.5 HALLAZGOS DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-**
- 3.3.5.1** Los hallazgos de las inspecciones de vigilancia deben prepararse detalladamente, estos son la base del informe de las inspecciones de vigilancia. El **IA** debe examinar la redacción y respaldo de cualquier no-conformidad incorporada en el informe de las inspecciones de vigilancia.-
- 3.3.5.2** Teniendo en cuenta que todos los miembros del **ECV** pueden generar hallazgos, es necesario estandarizar la forma de presentarlos.-
- 3.3.5.3** Toda la evidencia objetiva y documentación de soporte al hallazgo, se incluye con el informe del **IA** miembro del **ECV** al **JECV**, anotando la referencia apropiada. Esta documentación no se incorpora al informe final, pero se retiene en la carpeta de las inspecciones de vigilancia.-
- 3.3.6 REQUERIMIENTO DE ACCIONES INMEDIATAS.-**
- 3.3.6.1** Cuando el **IA** determina que se requiere una respuesta inmediata para la solución de una no-conformidad debe comunicarlo al **JECV**, quien remite el requerimiento al operador de aeródromo, especificando el plazo otorgado para la solución. Este tipo de acciones se toma cuando la seguridad operacional está comprometida y es necesaria una acción correctiva inmediata antes de finalizar la fase de ejecución. Por la naturaleza de este requerimiento, éste se realiza cuando el **JECV** está de acuerdo. El **JECV** también debe incluir los detalles de esta situación en el informe de la inspecciones de vigilancia.-
- 3.3.6.2** La organización debe responder a este requerimiento en el plazo otorgado.-
- 3.3.6.3** Para el seguimiento de las acciones correctivas tomadas por la organización, el **JECV** o el **IA** designado por la **DINAC**, es quien toma la responsabilidad en la correspondiente verificación y emite una conformidad por escrito (generalmente incluido en el informe de las inspecciones de vigilancia).-
- 3.4 REUNIONES DIARIAS.** Durante las inspecciones de vigilancia se deben realizar reuniones diarias del **ECV**, para:
- a) asegurar la incorporación al plan de inspecciones de vigilancia;
  - b) validar las solicitudes de confirmación y discutir los hallazgos y la validez de la evidencia;
  - c) resolver asuntos o problemas que surgieron, o dieron origen a las actividades de ese día; y
  - d) proveer al **JECV** de información necesaria para mantenerlo al corriente, cuando sea aplicable.-
- 3.5 REUNIÓN DE CLAUSURA.-**
- 3.5.1** Hay dos tipos de informes: formales e informales; ambos deben ser claros y precisos. La reunión de clausura tiene lugar después de terminada la etapa de ejecución de las inspecciones de vigilancia y es un ejemplo de informe informal o como lo determine la **DINAC**. Normalmente, es la reseña verbal de los resultados de las inspecciones de vigilancia ante la dirección y el personal pertinente del inspeccionado y puede ir acompañada de un borrador. Para esta reunión se utiliza aproximadamente **una hora**.-
- 3.5.2** El **JECV** convoca a una reunión de clausura con el personal del operador de aeródromo para transmitirle un resumen de los resultados de ésta. Normalmente, es él quien preside la reunión.-

- 3.5.3** Cuando se hayan realizado reuniones diarias, el **ECV** ha estado comunicando al operador de aeródromo inspeccionado sobre todos los hallazgos y no debieran surgir discrepancias entre el **ECV** y el operador del aeródromo inspeccionado.-
- 3.5.4** El **JECV** debe exponer el resumen y leer la lista de hallazgos de las inspecciones de vigilancia, sin ser interrumpido por los inspeccionados. Se deben exponer las deficiencias del sistema y los problemas sobre los que hay que actuar relativos a las normas o requisitos. Si se tiene que revisar un hallazgo particular, el **IA** responsable de la inspección de vigilancia de esa área y el **JECV** deben realizar las preguntas relativas a esa observación particular. En estas condiciones deben estar verificados los hallazgos para mantener una conducta adecuada en caso de no-conformidad. No obstante, si durante la verificación de los hallazgos del **ECV**, éstos no son lo suficientemente importantes para justificar el punto de vista del **ECV** en cuanto a la no-conformidad, se debe considerar este aspecto y retirar esos hallazgos. Durante la reunión de clausura se analizan los detalles de las inspecciones de vigilancia, en la que los inspectores de forma individual explican las confirmaciones, o responden a preguntas concretas de las áreas que han inspeccionado.-
- 3.5.5** El seguimiento será realizado por el **IA** designado por la **DINAC** y la revisión de los avances en el plan de medidas correctivas aprobado, deberá ser considerado y revisado, como condición previa antes de iniciar la próxima inspección de vigilancia programada a ese aeródromo.-
- 3.5.6** Es importante resaltar que el **JECV** debe conducir la reunión sobre resultados objetivos y sin permitir entrar en debate, sobre los resultados de la inspección, ya que los descargos podrán realizarse posteriormente a la presentación del informe. La **Figura 4-3-3** muestra un ejemplo de agenda de la reunión de clausura.-

<b>AGENDA DE LA REUNION DE CLAUSURA</b>	
<b>Fecha:</b> 25 de setiembre de 2020	
<b>Hora:</b> 08:00 a 09:00 a.m.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agradecimiento al operador de aeródromo inspeccionado</li> <li>- Confirmar los objetivos y alcances de las inspecciones de vigilancia</li> <li>- Insistir en la importancia de la medida de la muestra</li> <li>- Distribuir copias del listado en forma de borrador de los hallazgos</li> <li>- Leer el resumen de los hallazgos de las inspecciones de vigilancia</li> <li>- Aclarar concepto de acciones correctivas a largo plazo</li> <li>- Aclarar concepto de codificación de los hallazgos</li> <li>- Presentar las conclusiones</li> <li>- Preguntas y Respuestas</li> <li>- Agradecimiento por la asistencia</li> </ul>	
<b>Importante</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circular lista de asistencia</li> <li>- Mantener el control de la reunión</li> <li>- Evitar confrontaciones. Mucho tacto</li> <li>- Mantener la reunión no más de 60 minutos</li> </ul>	

**Figura 4-3-3. Ejemplo de Agenda de la reunión de clausura.-**

- 4 ETAPA DEL INFORME DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-**
- 4.1 Proceso post-inspección de vigilancia.-** Este proceso incluye una síntesis de los detalles administrativos, preparación del informe de las inspecciones de vigilancia a la Dirección de Aeronáutica.-
- 4.2 Informe de la inspección de vigilancia.-**
- 4.2.1** El informe de las inspecciones de vigilancia es un documento que contiene los resultados de una inspección de vigilancia e incluye un listado de los hallazgos y, cuando sea aplicable, las acciones correctivas tomadas para los requerimientos de acciones inmediatas. El informe es un balance objetivo de las inspecciones de vigilancia y no debe incluir frases, sugerencias o recomendaciones subjetivas.-
- 4.2.2** El **JECV** es responsable de la preparación del informe de las inspecciones de vigilancia y de remitirlo al operador de aeródromo inspeccionado. -
- 4.2.3** El formato del informe de las inspecciones de vigilancia será aprobado por la **Dirección de Aeronáutica.** -
- 4.3 INFORME INTERNO.-** Como política, el **JECV** debe remitir a la **Dirección de Aeronáutica**, un informe interno técnico de actividades de inspecciones de vigilancia donde se incluyen detalles administrativos, aspectos a considerar para una próxima inspecciones de vigilancia, desempeño de los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia, etc., además de una copia del borrador entregado en la reunión de cierre, y del informe de inspecciones de vigilancia enviado al inspeccionado.
- 4.4 PROCEDIMIENTOS DE INFORME. -**
- 4.4.1** Se debe considerar la entrega de un informe preliminar (borrador) al operador de aeródromo inspeccionado que contenga detalles de los hallazgos detectados, como política establecida. Los hallazgos que requieren una acción inmediata no deben estar en el borrador, debido a que el operador de aeródromos ya tiene conocimiento de los mismos, pero sí deben estar incluidos en el informe de las inspecciones de vigilancia.-
- 4.4.2** Cuando se entrega al inspeccionado un borrador que contiene en detalle los hallazgos detectados, las palabras “informe preliminar” o “borrador” deben estar claramente incorporadas en el encabezado del informe.-
- 4.4.3** El informe de las inspecciones de vigilancia es presentado al inspeccionado normalmente dentro de los diez (**10**) días contados desde el último día de la etapa de ejecución. Los informes de inspecciones de vigilancia que requieren tiempo adicional para la revisión, son presentados hasta con cinco (**05**) días adicionales al plazo anterior. Si la entrega del informe excede los plazos descritos anteriormente, se debe documentar oportunamente, ya que la validez de las inspecciones de vigilancia depende de esta presentación.-
- 4.4.4** El informe de las inspecciones de vigilancia debe estar firmado por el Inspector / **JECV**. Éste debe determinar el procedimiento para responder a los hallazgos y especificar el plazo de tiempo otorgado de treinta (**30**) días hábiles, contando desde el momento de recepción por parte del operador de aeródromos.-
- 4.4.5** Las copias del informe de las inspecciones de vigilancia se distribuyen de acuerdo a las políticas de la **DINAC.**-
- 5 ETAPA DE CIERRE DE LAS INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-**
- 5.1 Seguimiento/vigilancia de la inspecciones de vigilancia.-**
- 5.1.1** Al concluir las inspecciones de vigilancia, si es posible, las responsabilidades de seguimiento deben ser delegadas a representantes de la **GNAGA**, encargados de aspectos de vigilancia en la reglamentación. Generalmente se delega al **JECV** designado al operador de aeródromo, si no existe la particularidad de nombrar un Responsable Principal para un operador de aeródromos, entonces se designa a uno, por escrito, responsable del seguimiento, quien debe asegurar que:

- a) De ser aplicable, se completen las acciones correctivas de los hallazgos reportados en la fecha especificada requerida;
  - b) el **PAC** es presentado en el período de tiempo especificado, es aprobado, implementado y efectivo en la corrección de las no-conformidades; y
  - c) el **JECV** esté informado sobre todos los aspectos del seguimiento/vigilancia.-
- 5.1.2** El seguimiento se considera terminado cuando:
- a) El Responsable del Aeródromo nombrado para el seguimiento y el **JECV** aceptan y cierran todos los hallazgos con acciones correctivas;
  - b) el estado de las acciones correctivas ha sido registrado en la carpeta de inspecciones de vigilancias; y
  - c) se genera una carta de cierre de inspecciones de vigilancia y se envía al operador de aeródromo inspeccionado, comunicándole que la inspección de vigilancia está cerrada.-
- 5.2 Tipos de acciones correctivas.-**
- 5.2.1** Acción correctiva a corto plazo.- Esta acción corrige la no-conformidad específica descrita por el hallazgo relacionado, es preliminar a la acción correctiva a largo plazo y evita que el problema se repita. La acción correctiva a corto plazo debe ser completada en la fecha indicada expresamente para ese hallazgo en el informe de las inspecciones de vigilancia, o dentro de los treinta (**30**) días contados desde la fecha de recepción del informe de las inspecciones de vigilancia.-
- 5.2.2 Acción correctiva a largo plazo.-**
- 5.2.2.1** Esta acción tiene dos componentes. El primero se refiere a identificar la causa del problema e indicar las medidas que el inspeccionado debe tomar para prevenir que se repita. Estas medidas deben enfocarse en un cambio del sistema. El segundo componente es un cronograma de implementación del operador de aeródromos con respecto a la acción correctiva. Salvo excepciones, la acción correctiva debe realizarse dentro de los noventa (**90**) días hábiles e incluir una fecha propuesta de terminación (por ejemplo, limpieza de las señales de pista, eliminación de caucho, pintado de señales de pista y rodaje, etc.). Cuando sea aplicable, la organización debe incluir documentos que demuestren el progreso y que no exceda otros noventa (**90**) días para llegar a la fecha de terminación la propuesta.-
- 5.3 ENVÍO DEL PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC).-**
- 5.3.1** La nota/memorándum de remisión del informe de las inspecciones de vigilancia notifica al inspeccionado que debe:
- a) Enviar el **PAC** dirigido a los hallazgos de las inspecciones de vigilancia dentro de los treinta (**30**) días hábiles desde el momento de recepción del informe de las inspecciones de vigilancia. No es posible extender este plazo sin la aprobación de la **DINAC**. La aprobación se canaliza a través del **JECV**, con la ayuda del **IA** para realizar el seguimiento/vigilancia (cuando el **JECV** no esté físicamente en la ciudad de ubicación del Aeródromo);
  - b) cuando sea aplicable, el **PAC** debe incluir documentación de soporte que puede estar en el método de registros, fotografías, órdenes de compra, memorandos, enmiendas de manuales, etc.;
- 5.3.2** Cuando sea aplicable, las acciones correctivas para cada hallazgo de inspecciones de vigilancia deben incluir, como mínimo, la siguiente información:
- a) Codificación del hallazgo al que se refieren;
  - b) descripción de la acción correctiva a corto plazo y fecha de finalización; y
  - c) descripción de la acción correctiva a largo plazo y fecha propuesta de finalización.-

## **5.4 APROBACIÓN DEL PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC).-**

- 5.4.1** Cuando se determina que el plan es aceptable, se debe comunicar al inspeccionado y la información apropiada (administrativa, seguimiento en sitio, la fecha propuesta de finalización) debe ser introducida en la carpeta de inspecciones de vigilancias o, cuando sea aplicable, en la carpeta de certificación.-
- 5.4.2** Antes de proceder a la aprobación de planes para hallazgos que incluyan acciones correctivas que excedan los plazos normales, el **JECV** debe estar de acuerdo en que el plazo es razonable y que la seguridad operacional no está comprometida. Estos hallazgos, para propósitos del seguimiento de las inspecciones de vigilancia, se consideran cerrados, siempre y cuando se cumplan los requerimientos del proceso de seguimiento.-
- 5.4.3** Si el **PAC** del inspeccionado no es aceptable, se comunica al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, inspeccionado y se convoca a una reunión en la que se proponen cambios, se acuerda y se revisa el **PAC**.-
- 5.4.4** Cuando el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado no demuestra acciones de colaboración y cumplimiento, se comunica al operador de aeródromo que, a causa de su poca disposición a implementar de forma aceptable el **PAC**, recibirá una nota de suspensión de actividades y, de continuar esta situación, se presentará un informe a las autoridades locales con las correspondientes recomendaciones.-
- 5.5** **SEGUIMIENTO/VIGILANCIA DEL PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS (PAC).**-
- 5.5.1** Cuando los hallazgos son de naturaleza menor, no existen condiciones que afecten la seguridad operacional de forma adversa, y el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado tiene un programa de inspecciones de vigilancias internas adecuado, puede ser aceptable un seguimiento "administrativo". En consecuencia, todos los documentos de soporte remitidos por la organización, luego de revisados, deben ser aceptables. Los demás hallazgos requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.-
- 5.5.2** Se debe monitorear el progreso hasta que el operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado complete las acciones correctivas. Se puede cumplir con esto utilizando la lista de verificación para inspecciones de vigilancias, en la que se identifican los códigos de los hallazgos, el tipo de seguimiento/vigilancia (administrativo, o en sitio), y las fechas límite para la aplicación de la acción correctiva.-
- 5.5.3** El seguimiento/vigilancia de las acciones correctivas a largo plazo que han sido aprobadas al momento de aprobar el **PAC**, la realiza el **IA**s designado al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, quien mantiene informado al **JECV** del cierre de los hallazgos. El seguimiento/vigilancia debe ser revisado cada dos (2) meses y el cierre apropiado se revisa en detalle durante la siguiente inspección de vigilancia programada.-
- 5.6** **TAREA DE SEGUIMIENTO/VIGILANCIA DE LA INSPECCIONES POR EL IA.**- Si es necesario designar un **IA** que trabaja en un lugar alejado a la ubicación del operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado, cuando el **JECV** no trabaja en ese lugar. El **IA** debe:
- a) Monitorear las inspecciones de vigilancia para asegurarse que se ha observado el plazo de respuesta de treinta (30) días para la presentación del **PAC** o, cuando sea aplicable, que las acciones correctivas requeridas para una fecha específica (indicada en el informe de la inspecciones de vigilancia) hayan sido realizadas;
  - b) asegurar que el **PAC** incluye todas las acciones correctivas;
  - c) asegurar que la acción correctiva corrige la no-conformidad y evita que se repita;
  - d) determinar que el inspeccionado ha propuesto fechas razonables para las acciones correctivas a largo plazo;

- e) aprobar el **PAC** en coordinación con el **JECV** y, cuando sea aplicable, con los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia;
- f) determinar, para cada elemento del **PAC**, si el seguimiento/vigilancia es administrativo o en sitio, e introducir esta información en la tabla de seguimiento/vigilancia maestra de la lista de verificación para inspecciones de vigilancias;
- g) monitorear el progreso del **PAC**, actualizando apropiadamente la tabla de seguimiento/vigilancia y asegurar que se realiza el seguimiento/vigilancia (administrativo, o en sitio);
- h) asegurar que la documentación de respaldo, adjunta al **PAC**, es suficiente y se ha archivado en la carpeta de inspecciones de vigilancias;
- i) emitir un informe al **JECV**, cuando todas las acciones correctivas han sido implementadas de forma aceptable a la **DINAC**;
- j) generar la carta al inspeccionado, comunicándole que las inspecciones de vigilancia están cerradas (con el visto bueno del **JECV**), y archivar la copia en la carpeta de inspecciones de vigilancias; y
- k) el visto bueno a través de correo electrónico es aceptable, siempre y cuando se adjunte una copia impresa del visto bueno en la carpeta de inspecciones de vigilancias.-

**5.7 CIERRE DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-** El **JECV** confirma que las acciones de seguimiento/vigilancia han sido completadas y efectúa el visto bueno para que el **IAS** envíe una carta al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo inspeccionado informándole que las inspecciones de vigilancia están cerradas.-

**5.8 COMITÉ TÉCNICO DE REVISIÓN DEL INFORME DE LA INSPECCIONES DE VIGILANCIA.-**

**5.8.1** El Comité Técnico de Revisión del informe de la inspección de vigilancia se reúne para revisar situaciones especiales de inspecciones de vigilancias combinadas (ya sean como parte del proceso de certificación, o del programa de inspección de seguimiento), o de inspecciones de vigilancias de especialidad de operadores de aeródromos con operaciones complejas.-

**5.8.2** El propósito del Comité Técnico de Revisión del informe de la inspección de vigilancia es:

- a) confirmar la exactitud técnica del informe de la inspecciones de vigilancia, prestando especial atención a la descripción del inspeccionado, los informes de especialidad, y los hallazgos de la inspecciones de vigilancia;
- b) asegurar que el informe es una relación objetiva de las inspecciones de vigilancia y que no contiene frases subjetivas;
- c) asegurar que todos los hallazgos descritos tienen un soporte de documentación suficiente; y
- d) analizar en detalle los hallazgos que proceden de incumplimientos que requieren acciones correctivas.-

**5.8.3** Las personas que conforman el Comité Técnico de Revisión, dependiendo de la clasificación de las inspecciones de vigilancia, pueden ser:

- a) el Director de Aeronáutica o el Subdirector de Navegación Aérea o y el Gerente de la Gerencia de Normas de Aeródromos y Ayudas Terrestres GNAGA o el designado por la **DINAC**;
- b) el **JECV**;
- c) un representante de asesoría jurídica de la **DINAC**;
- d) si es aplicable, el(los) especialista(s) del área relacionada con el aeródromo en cuestión.-

- 5.8.4** Para facilitar una revisión efectiva es necesario distribuir copias del informe a los miembros del Comité Técnico de Revisión, antes de efectuar dicha reunión, para que los miembros que participan en ésta estén informados de todos los cambios propuestos, de tal forma que en la reunión se evalúen y aprueben todos los cambios propuestos y se remita el informe al inspeccionado lo antes posible.-
- 5.8.5** Si como resultado del análisis del Comité Técnico de Revisión se llega a la conclusión que es necesario tomar acciones correctivas con el inspeccionado, se presenta un informe al **Director de Aeropuertos** de la **DINAC**, quien debe firmar la nota de suspensión o la aplicación de medidas correctivas al inspeccionado.-
- 5.9** **VIGILANCIA POST-INSPECCIÓN.-** Durante el seguimiento de las inspecciones de vigilancia, la vigilancia continua es la única forma para asegurar que los operadores de aeródromos con las no-conformidades cumplan los requisitos normativos y respondan a los hallazgos de forma satisfactoria. La vigilancia post-inspección puede ser llevada a cabo a través de visitas informales, o como un seguimiento de las inspecciones de vigilancia.-

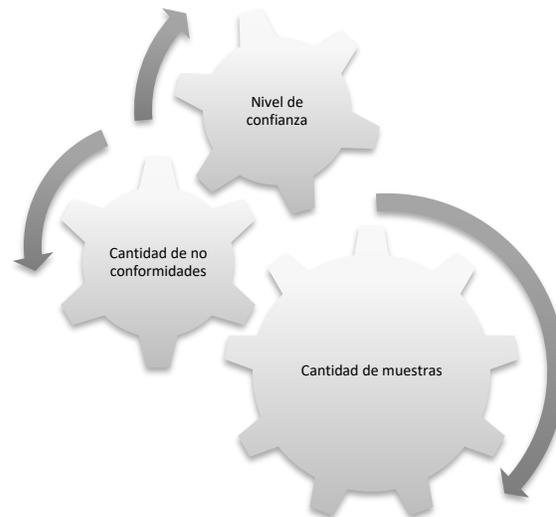
\*\*\*\*\*

## CAPÍTULO 5.-

### TÉCNICAS DE INSPECCIÓN DE VIGILANCIA.-

#### 1 TÉCNICA DE MUESTREO.-

- 1.1 Un muestreo se lleva a cabo examinando una parte representativa de elementos, cuyos resultados pueden llevar a una conclusión aceptable respecto al nivel general de cumplimiento del sistema del operador de aeródromo.-
- 1.2 El **JECV** debe confiar en la habilidad de los miembros del **ECV** para detectar problemas generales, si realmente existen. Un sistema que produce un alto porcentaje de no-conformidades solo requiere un muestreo pequeño para detectarlas. De forma inversa, un sistema con un pequeño porcentaje de no-conformidades requiere un muestreo mayor para detectarlas.-
- 1.3 Hay una relación estadística, directamente proporcional, entre el tamaño del muestreo y la probabilidad de que ese muestreo detecte un porcentaje aceptable de no-conformidades (sí es que existen). La cuestión está en determinar la medida del muestreo mínimo para confirmar si existen o no problemas en el sistema del inspeccionado (Ver **Figura 5-1-1**).-



**Figura 5-1-1. Interrelación del proceso de muestreo.-**

- 1.4 Esta relación está basada en los riesgos esenciales de cada proceso de muestreo. Si el proceso de muestreo es correcto, no debe haber suposiciones incorrectas.-
- 1.5 El estándar aceptado por la industria, es que haya una probabilidad de noventa y cinco por ciento (**95%**) de que el muestreo detecte un nivel de cinco por ciento (**5%**) de no-conformidades. Esto establece claramente el criterio de muestreo para una cantidad de elementos dada (refiérase a la **Tabla 5-1-1**).-
- 1.6 El **JECV** debe tratar con buen juicio esta situación, tener experiencia y aplicar técnicas de muestreo antes de decidir cuándo, cómo y en qué cantidad utilizar los conceptos de muestreo. Es necesario tener en cuenta la relación directa entre la importancia de las características que están siendo inspeccionadas y el uso de los conceptos de muestreo.-

**1.7** Cuando se utiliza la técnica de muestreo se necesita evidencia suficiente (generalmente **3 ejemplares**) para justificar de forma confiable un hallazgo. Una vez que se logra esa cantidad de evidencia, no es necesario concluir el muestreo.-

**1.8** Existen varios métodos de muestreo, en el presente capítulo usaremos los siguientes:

**1.8.1 Método de muestreo aleatorio.-** Para aplicar este método se debe tener en consideración lo siguiente:

- a) Cada grupo de muestreo debe analizarse de forma separada. Ejemplo: Medición de la intensidad de las luminarias. Si hay 120 luminarias de borde de pista, 12 de umbral, 12 de extremo de pista y 180 de borde de calle de rodaje, cada uno de los 4 grupos debe ser considerado de forma separada;
- b) las muestras deben ser seleccionadas de forma aleatoria; y
- c) debe utilizarse la **Tabla 5-1-1.-**

**Tabla 5-1-1: Valores para muestreo**

Elementos	Muestreo	Elementos	Muestreo	Elementos	Muestreo
1-9	100%	350	128	1150	203
10	9	400	153	1200	204
15	14	450	159	1250	206
20	18	500	165	1300	207
25	22	550	170	1350	208
30	26	600	175	1400	209
40	33	650	179	1450	210
50	40	700	182	1500	211
60	46	750	185	1550	212
70	52	800	188	1600	213
80	52	850	191	1650	214
90	63	900	193	1700	215
100	67	950	195	1750	216
150	86	1000	198	1800	217
200	100	1050	199	1850	218
300	121	1100	201		

**1.8.2 Método de muestreo no aleatorio.-** La aplicación de este método requiere de experiencia y buen juicio. Este método difiere del anterior en la forma de selección de las unidades a ser evaluadas:

- a) La selección se realiza enfocándose en áreas que son conocidas por tener mayor probabilidad de no-conformidades y un mayor efecto en la seguridad operacional; y
- b) se debe indicar que en estas situaciones, la interpretación estadística del principio general de muestreo no es aplicable para llegar a conclusiones de los resultados obtenidos.-

**1.9** Al aplicar el muestreo no hay garantía de que los resultados reflejen la condición verdadera del sistema del inspeccionado. Esta condición es mayor para cantidades menores de elementos (menos de 20), cuando es preferible inspeccionar el cien por cien (**100%**) de los elementos.-

## **2 TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS.-**

**2.1** Hay cuatro formas principales de recolección de datos:

- a) Evidencias físicas;
- b) observación sensorial;

- c) comparaciones y tendencias; y
  - d) entrevistas y preguntas.-
- 2.1.1 Evidencias físicas.-** Las evidencias físicas están representadas por datos tangibles que se verifican en las inspecciones de vigilancia.-
- 2.1.2 Observación sensorial.-** La observación sensorial comprende la verificación del sistema por medio de la utilización de los sentidos. Los indicios visuales comprenderían señales de pista sin contraste, mal pintadas, falta del material reflectivo, letreros con falta de iluminación.-
- 2.1.3 Comparaciones y tendencias.-** Los inspectores buscan patrones o tendencias en sucesos que podrían provenir de causas sistemáticas o aisladas. Ejemplo: cuando el cincuenta por ciento (**50 %**) de las cartillas de mantenimiento de las ayudas visuales llega de forma continúa sin la adecuada clasificación y llenado de los campos.-
- 2.1.4 Entrevistas y preguntas.-** Las entrevistas y preguntas realizadas en todos los niveles del personal de una organización son una de las fuentes más importantes para recolectar datos. Las preguntas deben plantearse de forma que no impliquen diferencia ni discriminación. Se recomienda el método siguiente para llevar a cabo una entrevista eficaz:
- a) Prepárese cuidadosamente antes de la entrevista.- Definiendo claramente las áreas que van a ser verificadas y determinando los objetivos específicos.-
  - b) Haga que la persona se sienta cómoda haciendo que forme parte del proceso de inspección.- Una forma de lograrlo es concentrándose en la lista de verificación y solicitando información en respuesta a la misma. La entrevista debe realizarse en una zona relativamente tranquila, quizá tenga que estar alejada del puesto de trabajo. En determinados casos, cuando se tengan que mostrar los procedimientos y procesos vigentes, no obstante, quizá tenga que llevarse a cabo en el puesto de trabajo.-
  - c) Explique el propósito de su presencia.- Demuestre que posee conocimientos, competencia e interés por medio de los tipos de preguntas que haga y por medio de sus conocimientos de la instalación y del producto o servicio, pero evite que se le perciba como una persona que lo sabe todo.-
  - d) Documente las respuestas.- Durante, o lo más pronto posible luego de la entrevista.-
  - e) Utilice técnicas adecuadas para preguntar.- Como inspector, debe darse cuenta de que las personas a veces no oyen correctamente una pregunta y que puede no decir lo que realmente quiere decir. El tipo de pregunta más eficaz se produce de acuerdo a la situación.-
  - f) Utilice preguntas abiertas cuando busca una explicación más detallada.- Por ejemplo no pregunte: “¿Ustedes cambian las lámparas cuando llegan al **50 %** de iluminación de su vida útil?” El inspeccionado siempre responde con un “sí”. En su lugar pregunte: “Por favor, explique el procedimiento para prevenir que componentes con vida límite como las lámparas lleguen a su a su fin de vida útil establecido por la norma”.
  - g) Utilice preguntas cerradas cuando algunos inspeccionados no pueden o no quieren llegar al tema.- Haga preguntas que requieran un “sí” o “no”. Si es evidente que el entrevistado le está haciendo perder el tiempo con respuestas muy largas que no explican mucho, se debe cambiar a este tipo de preguntas.-
  - h) Siga un orden o secuencia lógica para preguntar.- Para que usted entienda el proceso en general y no como una serie de actividades al azar.-
  - i) Preguntas como.- ¿De dónde proviene esto? ó ¿a dónde va luego?, requieren que usted tenga conocimiento del papel de los entrevistados en el proceso.-

- j) Otra técnica eficaz.- Es preguntar “¿por qué?” cinco veces consecutivas hasta que llegue a la respuesta fundamental de la pregunta. Además, se puede utilizar las palabras ¿qué?, ¿dónde?, ¿cuándo?, ¿por qué?, ¿quién? y ¿cómo?, sí es pertinente. Asegúrese de que usa dos oídos y una boca. Escuche el doble de lo que habla. Escuche detenidamente las respuestas permitiendo al entrevistado llevar la mayor parte de la conversación.-
- k) Asegúrese que las preguntas son bien comprendidas.- Evite las preguntas o frases complejas.-
- l) Evite ser desviado de los objetivos originales.-
- m) Si después de intentarlo con estas técnicas, sigue sin recibir una respuesta adecuada, podría intentarlo con la técnica conocida como la “pausa sugestiva”. Con esta técnica, trate de romper la barrera que hay entre usted y la persona entrevistada aproximándose más a esa persona, mirándola a los ojos, haciéndole la pregunta y esperando luego pacientemente la respuesta.-
- n) Verifique lo que se dice.- Busque y pida datos. Créase las confesiones y verifique las quejas.- Manifieste sus conclusiones diciéndolas en voz alta mientras las escribe. Que sus pensamientos no sean secretos, ni retenga información. Sea flexible y deje lugar para más información y explicaciones. Aclare lo que se le dice. Repita la respuesta. Trate de no discutir. Recuerde, si discute con un necio, alguien que pasara por allí no sabría quién es el necio.-
- o) Manténgase preguntando hasta que la actividad bajo examen esté clara.-
- p) Termine la entrevista si las circunstancias se ponen negativas.-
- q) Termine la entrevista cordialmente agradeciendo al entrevistado y explique si será necesario un seguimiento/vigilancia.-

### 3 RECOMENDACIONES

- 3.1 Durante las presentaciones en la reunión de apertura es adecuado hablar brevemente sobre la experiencia profesional de cada uno de los inspectores, si el **JECV** observa que es conveniente establecer la credibilidad del equipo auditor.-
- 3.2 Después de estar trabajando más de seis (6) horas al día, un **IA** suele perder eficiencia, aunque la mayoría de las inspecciones de vigilancias duran, como mínimo, ocho (8) horas por día. Teniendo esto presente, hay que programar las inspecciones de vigilancia de las áreas más difíciles para las seis (6) primeras horas del proceso de inspecciones de vigilancia. Por ejemplo, se puede comenzar el día evaluando los registros de mantenimiento y terminar la jornada revisando las instalaciones.-
- 3.3 Los acompañantes (escoltas) designados no deben contestar las preguntas hechas a los inspeccionados, sino proporcionar instrucciones, o tal vez aclarar las preguntas realizadas. Si el acompañante (escolta) decide contestar las preguntas, detenga la entrevista y de manera muy cortés, pero firme, explique qué tal procedimiento no es adecuado.-
- 3.4 Para obtención de evidencia, los elementos que sugieran no-conformidades deben anotarse si parecen significativos, aun cuando no estén en la lista de verificación, para ser investigados luego.-
- 3.5 Las siguientes consideraciones son buenas técnicas para la inspección de vigilancia:
  - a) Puntualidad, empezar a trabajar lo antes posible luego de llegar;
  - b) no mencionar nombres de otras organizaciones y menos comparar;
  - c) revisar el programa de inspecciones de vigilancia cada mañana;
  - d) hacer la misma pregunta a más de una persona;
  - e) preguntar ¿está documentado?, ¿está implementado?, luego verificarlo;

- f) ser observador, hacer preguntas directas, escuchar cuidadosamente y tomar notas;
- g) no hacer preguntas muy complicadas, mantenerlas cortas y concretas;
- h) siempre, obtener evidencia objetiva;
- i) usar la prudencia cuando algo no se oye bien o no se ve bien y mantenerse haciendo preguntas;
- j) mantenerse calmado y cortés;
- k) verificar con certeza la evidencia;
- l) usar sentido común;
- m) aceptar si se comete un error;
- n) evitar conversaciones excesivas innecesarias o no relacionadas con las inspecciones de vigilancia;
- o) razonar y analizar cualquier problema encontrado en el momento;
- p) estar preparado para escuchar explicaciones, ser razonable y comprensivo.-

**3.6**

Modelos de personas entrevistadas durante la inspección de vigilancia.- Al prepararse anticipadamente para relacionarse con diferentes tipos de personas durante la inspección, se está a un paso delante de ellos para lograr las tareas de inspecciones de vigilancia; la forma de relación la define el inspector. Los modelos son:

- a) Somos el operador líder del país;
- b) estoy en la aviación hace más de treinta años y nunca me han pedido eso;
- c) hablemos de eso durante la comida;
- d) no me indique como operar mi negocio;
- e) demuéstreme que estoy incorrecto (¿en qué parte de la reglamentación esta eso?);
- f) perdido en los pormenores;
- g) ¿cuál es el problema?;
- h) alrededor (evadiendo) del tema;
- i) yo sé de reglamentación;
- j) ¿dónde está escrito?
- k) perdedores de tiempo;
- l) enseguida regreso, espéreme;
- m) no recuerdo en este momento ¿podría regresar luego?; y
- n) la interrupción continua.-

\*\*\*\*\*



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS**  
**TERRESTRE**



<b>FORMULARIO LV-AGA-001</b>	<b>PROCESAMIENTO DE EXPRESIÓN DE INTERÉS</b>	<b>CÓDIGO ACTIVIDAD: PEI</b>
<b>FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DEL DINAC R 139</b>		
<b>1a. Nombre de Aeródromo:</b>		<b>1b. Código OACI:</b>
<b>2. Nombre del operador/explotador de aeródromo:</b>		
<b>3. Fecha de Actividad:</b>		<b>4. Proceso del cual la actividad forma parte:</b> Certificación <input type="checkbox"/>
<b>5. IAGA de la AAC Responsable de la Actividad:</b>		

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
1.001	DINAC R139	¿Se ha cumplido con la fase 1 del proceso de certificación? CAPITULO II	Verificar que durante el proceso:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se haya presentado del Formulario de Pre-solicitud [R139 2.1.2 – 2.3.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. El explotador de aeródromo ha presentado una auto-evaluación de su SMS, si así fue requerido por la DINAC. [R139 2.3.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. El explotador de aeródromo haya completado las listas de verificación, para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del DINAC R 14, DINAC R 1404, y DINAC R 1405 [R139 2.4.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"><li>- El procesamiento de la expresión de Interés comprende las actividades desde la recepción del formulario, pasando por las reuniones, inspecciones, verificaciones y comunicación de resultados, hasta la presentación de propuestas del operador/explotador para subsanar observaciones identificadas (mientras continúa el proceso).-</li><li>- Constatar que el formulario presentado se ajusta al formato establecido.-</li><li>- Revisar que el contenido del formulario cumpla las formalidades del caso (legibilidad, firmas e información completa) en todos los campos.</li><li>- Verificar que se han suscrito las actas de reuniones efectuadas. Ej.- Acta de reunión de apertura del proceso.</li><li>- Si se ha requerido autoevaluaciones al Operador/explotador de aeródromo, las mismas pueden haber sido documentadas por el operador/explotador.-.</li><li>- Para considerar cerrada la Fase 1, el IAGA debe asegurarse que además de cumplir las orientaciones de la presente LV, la AAC ha efectuado las inspecciones técnicas completas, verificaciones por muestreo o inspecciones de seguimiento, según corresponda.</li></ul>							

<b>10. Resultado de la verificación:</b> <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA	<b>11. Firma y sello del inspector responsable de la verificación:</b>
<b>12. Observaciones y/o comentarios del inspector responsable:</b>	



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE**



<b>FORMULARIO LV-AGA-002</b>	<b>EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD FORMAL</b>	<b>CÓDIGO ACTIVIDAD: ESF</b>
<b>FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DEL DINAC R 139</b>		
1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:
2. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		
3. Fecha de Actividad:	4. Proceso del cual la actividad forma parte: Certificación <input type="checkbox"/>	
5. IAGA de la AAC Responsable de la Actividad:		

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
2.001	DINAC R 139 CAPITULO 3	¿El operador/explotador de aeródromo ha presentado su solicitud formal de acuerdo a lo requerido en reglamento?	Verificar que: 1. El operador/explotador de aeródromo haya presentado su Solicitud Formal de acuerdo al formato requerido [2.3.1]. 2. Adjunto a la solicitud formal se ha presentado el Manual de Aeródromo en la cantidad de ejemplares y el formato (impresa y/o digital) de acuerdo a lo requerido en reglamento [3.1.1.1 – 3.2.2 – 3.2.3]. 3. El Manual de Aeródromo presentado sea un documento que permita la revisión por la DINAC, así como su aplicación en el aeródromo (legibilidad, orden y compaginación). [3.1.1.1 - 3.2.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El IAGA efectúa una revisión general del Manual de Aeródromo para asegurarse que cumpla las formalidades del caso</li> <li>- El Manual de Aeródromo debería tener formalidades que aseguren que es un documento oficial del operador/explotador de aeródromo (EJ.- firma de aprobación del Ejecutivo Responsable de la organización).</li> </ul>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. ¿Presente y adecuado?			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
2.002	DINAC R 139 PANS-AERODROMOS	¿El contenido del Manual de Aeródromo remitido por el solicitante se ajusta a los requisitos reglamentarios? 3.3.1 – 3.3.2 – 3.3.3 – 3.4.1	Verificar que el Manual de Aeródromo contiene: a) Preámbulo 1) Glosario de Términos 2) Definiciones 3) Acrónimos b) Introducción 1) Finalidad del manual de aeródromo 2) Situación jurídica respecto de la certificación del aeródromo según el reglamento aplicable. 3) Distribución del manual de aeródromos 4) Procedimientos para distribuir y enmendar el manual de aeródromos 5) Procedimiento de actualización del manual de aeródromos c) Administración técnica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

		1) Titular del Certificado/operador de aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) Índice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3) Lista de verificación de páginas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4) Registro de enmiendas o revisiones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5) Nombre y dirección del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6) Nombre y dirección del explotador/operador del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		7) Nombramiento de ejecutivo responsable del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		8) Título de propiedad o similar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		9) Condiciones generales para el otorgamiento del Certificado de aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		10) Copia del certificado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		11) Lista de desviaciones o exenciones aceptadas por la DINAC (Si procede)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		c) Detalles del aeródromo que serán notificados al AIM (características del aeródromo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1) Punto de referencia latitud y longitud del aeródromo en el formato del Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS-84);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) Elevaciones de: aeródromo plataforma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3) Temperatura de referencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4) Dimensiones del aeródromo: Planos que señalen la posición del punto de referencia del aeródromo, disposición de las pistas, calles de rodaje y plataformas; señales e iluminación del aeródromo (incluidos el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) y la iluminación de las obstrucciones); el emplazamiento de las ayudas para la navegación en las franjas de pista. No será necesario que esos planos o la información requerida en los párrafos c) a f) que figuran a continuación estén incluidos en todas las copias del manual de aeródromo, pero deben adjuntarse al original del titular de la licencia y a la copia en poder de la autoridad de reglamentación del Estado. Deben entregarse al personal de operaciones copias a escala o fragmentos de los planos relativos a sus funciones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5) Descripción, altura y ubicación de los obstáculos que infringen las superficies de protección normalizadas, si están iluminados y si se indican en las publicaciones aeronáuticas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6) Datos de las distancias y elevaciones declaradas al comienzo y al final de cada distancia declarada y métodos empleados para calcularlas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		7) Detalles de superficies, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		d) Procedimientos operacionales para:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1) Notificaciones de aeródromo y promulgación de información aeronáutica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) Control de acceso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3) Servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4) Inspecciones del área de movimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			5) Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Ayudas visuales y Sistema eléctrico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7) Gestión de Plataforma/Servicio de Dirección en plataforma:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			8) Gestión de la seguridad operacional en la plataforma:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9) Control de Vehículos en el área de movimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10) Gestión del peligro que representa la fauna silvestre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			11) Procedimiento para el control de obstáculos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			12) Procedimiento para manejo de mercancías peligrosas Arreglos para establecer en el aeródromo áreas especiales de almacenamiento de mercancías peligrosas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			13) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			14) Seguridad Operacional de las obras en el aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			e) Planos y Cartas (descripción del aeródromo-características físicas)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Plano de aeródromo en planta general	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Plano de perfil longitudinal de pista (acotado)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Plano de ubicación de puntos críticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Plano de superficie limitadora de obstáculos y Plano tipo A o B de obstáculo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Índice perfil de pista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Coeficiente de fricción de pista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7) Plano de Señalización del área de movimiento y ubicación de letreros en el área de movimiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			8) Diagrama unifilar eléctrico de los circuitos en serie de los diferentes sistemas de iluminación del área de movimiento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9) Diagrama unifilar eléctrico de las fuentes de energía primaria y secundarias.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10) Plano de emplazamiento de las radio ayudas, dispositivos e indicadores para la navegación aéreas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			f) Documentos de Coordinación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Carta de acuerdo con los bomberos, cuando lo amerite.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Carta de acuerdo con el ATS/ATC.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Carta de acuerdo con el AIS/AIM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Otros documentos de coordinación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			g) Planes y programas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Plan de emergencia del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Programa de Gestión del peligro que representa la fauna silvestre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Programa de mantenimiento del sistema eléctrico del aeródromo (estación eléctrica y sistemas de luces del área de movimiento)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Programa de mantenimiento de la superficie del área de movimiento (áreas pavimentadas y no pavimentadas).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Programa de Instrucción del personal operacional del aeródromo (operaciones, mantenimiento, SEI, entre otros)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7) Programa de Mantenimiento de los equipos del SEI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			8) Programa de prevención y recolección de FOD.			
			h) Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Manual SMS.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Plan de implementación del SMS.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Programa de Instrucción de seguridad operacional (SMS).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>						

<b>10. Resultado de la verificación:</b> <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA	<b>11. Firma y sello del inspector responsable de la verificación:</b>
<b>12. Observaciones y/o comentarios del inspector responsable:</b>	



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS  
TERRESTRE**

**FORMULARIO LV-AGA-03**

**EVALUACIÓN DEL MANUAL DE  
AERÓDROMO**

**CÓDIGO ACTIVIDAD: EXMA**

FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTOS: R 14 VOL 1 Y R 139

1a. Nombre de Aeródromo:

1b. Código OACI:

2. Nombre del operador/explotador de aeródromo:

3. Fecha de Actividad:

4. Proceso del cual la actividad forma parte:

Certificación inicial       Enmienda Manual       Vigilancia

5. IAGA de la Responsable de la Actividad:

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. ¿Presente y adecuado?			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
3.001	R 14 VOL 1 R 139 PAN- AERODROMOS	¿El Manual de Aeródromo remitido por el solicitante tiene definido su alcance de acuerdo a lo requerido en Reglamento ?	Verificar que el Manual de Aeródromo:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			a) Enuncia su finalidad - R 139 CAP3 -3.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			b) Enuncia sus objetivos – R 139 CAP 3 - 3.1.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			c) Enuncia el modo en que debe ser empleado por el personal de operaciones y otras partes interesadas – R 139 CAP3-3.1.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			d) Contiene toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión – R139 CAP3-3.1.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			e) Es el medio por el cual el personal de operaciones del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades en materia de seguridad operacional, incluidas la información y las instrucciones respecto de las cuestiones especificadas en el reglamento aplicable- R 139 CAP3-3.1.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			f) Describe los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes, según contenido establecido en los reglamento –R 139 CAP 3 - 3.1.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para los aspectos verificados emplear los resultados de la Fase 2.</li> <li>- Para los aspectos verificados con verificación In Situ emplear las LV hasta el nivel Presente (P) y Adecuado (S).</li> </ul>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. ¿Presente y adecuado?			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
3.002	R 00 R 139	¿El Manual de Aeródromo remitido por el solicitante se distribuye de acuerdo a la requerido en Reglamento ?	Verificar que el Manual de Aeródromo:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			1. Fue proporcionado a la DINAC en formato físico y digital – <b>R 00 CAP 1 y R 139 CAP 3-3.2.3 inciso a</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Se conserva al menos un ejemplar del mismo completo y actualizado en el aeródromo <b>R 139 3.2.3 inciso a</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Se conserva otro ejemplar completo y actualizado del mismo en la oficina principal del operador/explotador, si la misma no se encuentra emplazada en el aeródromo <b>R139 CAPITULO 3 - 3.2.3 - b</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Está a disposición del personal autorizado por DAC, a efectos de inspección 3.2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Se suministren las partes aplicables del mismo al personal responsable del aeródromo para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo – <b>R 139 CAPITULO 3- 3.2.3- e</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para los aspectos verificados con inspecciones técnicas emplear los resultados de la Fase 2.</li> <li>- Para los aspectos verificados con verificación In Situ emplear las LV constatando los procedimientos del Manual de Aeródromo hasta el nivel Presente (P) y Adecuado (S).</li> </ul>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. ¿Presente y adecuado?			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
3.003	<b>R 139</b> <b>PANS- AERODROMOS</b>	¿El Manual de Aeródromo remitido por el solicitante tiene un formato acorde al requerido en reglamento?	<p>Verificar que el manual de aeródromo remitido contenga, entre otras cosas, información sobre el modo en que se aplican y administran de forma segura los procedimientos operacionales – <b>R 139 CAPITULO 3- 3.1.2</b></p> <p>Verificar que el manual de aeródromo remitido refleja con precisión el SMS del aeródromo y muestra, en particular, cómo el aeródromo tiene la intención de medir su rendimiento respecto de las metas y los objetivos de seguridad operacional Manual de Aeródromos <b>R 139 - Parte 5</b> <b>PANS- AERODROMOS CAPITULO 2- 2.2.1.4.2</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para los aspectos verificados con inspecciones técnicas emplear los resultados de la Fase 2.</li> <li>- Para los aspectos verificados con verificación In Situ emplear las LV constatando los procedimientos del Manual de Aeródromo hasta el nivel Presente (P) y Adecuado (S).</li> </ul>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. ¿Presente y adecuado?			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> R 139 CAPITULO 3	<input type="checkbox"/>	<b>A) Manual de Aeródromo - Parte 1</b> <p>i) Generalidades. Información general, incluyendo lo siguiente:</p> <p>a) Finalidad y ámbito del manual de aeródromo;</p> <p>b) El requisito jurídico de certificado de aeródromo y del manual de aeródromo, según lo prescriban los reglamentos nacionales;</p> <p>c) Las condiciones de uso del aeródromo. Una declaración para indicar que el aeródromo, cuando está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves, lo estará en todo momento para todas las personas en términos y condiciones iguales;</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			d) El sistema de información aeronáutica disponible y los procedimientos para la promulgación de dicha información;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			e) El sistema para registrar movimientos de aeronaves; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			f) Las obligaciones del operador del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>B) Manual de Aeródromo - Parte 2</b>			
			i) Detalles del Emplazamiento del Aeródromo. Información general, incluyendo lo siguiente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			a) Un plano del aeródromo indicando las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo incluyendo, en particular, el emplazamiento de cada indicador de la dirección del viento;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			b) Un plano del aeródromo indicando los límites del mismo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			c) Un plano que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, pueblo u otra área poblada más cercana, y el emplazamiento de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de éste; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			d) Detalles del título del emplazamiento del aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos de título, se deben indicar los detalles del título de propiedad o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>C) Manual de Aeródromo - Parte 3</b>			
			i) Detalles del Aeródromo que deben notificarse al Servicio de Información Aeronáutica (AIS). Información General:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			a) Nombre del aeródromo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			b) Emplazamiento del aeródromo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			c) Coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo determinadas con arreglo a la referencia del Sistema Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			d) Elevación y ondulación del geode en el aeródromo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			e) La elevación de cada umbral y ondulación del geode, elevación del extremo de pista y todos los puntos importantes altos y bajos a lo largo de la pista, así como la mayor elevación de la zona del punto de toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			f) Temperatura de referencia del aeródromo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			g) Detalles del faro del aeródromo; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			h) Nombre del operador del aeródromo, dirección y números telefónicos en los cuales pueda ubicarse en todo momento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			ii) Dimensiones del Aeródromo e información conexa. Información general, incluyendo lo siguiente:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			a) Pista: marcación verdadera, número de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado, pendiente, tipo de superficie, tipo de pista y, para las pistas de aproximación de precisión, existencia de una zona despejada de obstáculos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			b) Longitud, anchura y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			c) Longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			d) Tipo de superficie de la plataforma y puestos de parada de aeronaves;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			e) Longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			f) Ayudas visuales para procedimientos de aproximación, por ejemplo: tipo de iluminación de aproximación y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI/APAPI y T-VASIS/AT-VASIS); señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puestos de espera de la pista, puestos de espera intermedios y barras de parada) y plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			g) Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación de aeródromo del VOR;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			h) Ubicación y designación de las calles de rodaje normales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			i) Coordenadas geográficas de cada umbral;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			j) Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de las calles de rodaje;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			k) Coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronaves;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			l) Coordenadas geográficas y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en DINAC R 5 y 15.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			m) Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo utilizando el número de clasificación de aeronaves - número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			n) Una o más ubicaciones de verificación de altímetro, previa al vuelo establecidas en una plataforma, así como su elevación;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			o) Distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			p) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo electrónico del operador del aeródromo, para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			q) Salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios, que debería estar de acuerdo con el avión más largo que normalmente utiliza el aeródromo y el tipo y los volúmenes de agentes de extinción normalmente disponibles en el Aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			r) La precisión de la información indicada en la Parte 3 es fundamental para la seguridad de las aeronaves. La información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería debería ser obtenida o verificada por técnicos calificados. -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>D) Manual de Aeródromo - Parte 4</b>			
			i) Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo y medidas de seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			a) Notificaciones de aeródromo. -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de los procedimientos para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Arreglos para notificar a la DINAC sobre cualquier cambio y registrar la notificación de los cambios durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Los nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y sus números telefónicos durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo; y,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) La dirección y los números telefónicos, proporcionados por la DINAC, del lugar en que los cambios han de notificarse a la DINAC.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>b) Acceso al área de movimiento del aeródromo.</b>			

			- Detalles de los procedimientos que se han elaborado y deben seguirse en coordinación con el organismo encargado de prevenir la interferencia ilícita en la aviación civil en el aeródromo y para prevenir el ingreso no autorizado de personas, vehículos, equipo, animales u otras cosas en el área de movimiento, incluyendo lo siguiente:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) La función del operador del aeródromo, del operador de aeronaves, de los operadores con base fija en el aeródromo, el órgano de seguridad del aeródromo, la DINAC y otros Departamentos Gubernamentales, según corresponda; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Los nombres y funciones del personal encargado de controlar el acceso al aeródromo y los números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>c) Plan de Emergencia del Aeródromo. -</b>			
			- Detalles del plan de emergencia del aeródromo, incluyendo lo siguiente:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo; incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; e incidentes en el Aeropuerto, abarcando consideraciones "durante la emergencia" y "después de la emergencia";	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Detalles de ensayos de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Detalles de ejercicios para ensayar planes de emergencia, incluyendo la frecuencia de dichos ejercicios;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeropuerto, con funciones en el emplazamiento; sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico, SITA y radiofrecuencias de sus oficinas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Establecimiento de un comité de emergencia del aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>d) Salvamento y extinción de incendios. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de las instalaciones, equipo, personal y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de tratar con los servicios de salvamento y extinción de incendios en el Aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			e) Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadora de obstáculos por el operador del aeródromo. -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de los procedimientos para la inspección del área de movimiento del Aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Arreglos para realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y de la profundidad del agua en pistas y calles de rodaje, durante y fuera de las horas normales de operaciones en el aeródromo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Arreglos para mantener un libro de registro de inspecciones y emplazamientos de dicho libro;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Detalles de intervalos y horas de inspección;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			5) Lista de verificación de inspección;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Arreglos para notificar los resultados de las inspecciones y para adoptar rápidas medidas de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7) Los nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>f) Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			-Detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimiento de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), carteles, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Arreglos para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Arreglos para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Arreglos para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Arreglos para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falla parcial o total del sistema; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Los nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>g) Mantenimiento del área de movimiento. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			• Arreglos para el mantenimiento de las zonas pavimentadas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			• Arreglos para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Arreglos para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Arreglos para el mantenimiento del sistema de drenaje del Aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>h) Trabajos en el aeródromo – seguridad. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Arreglos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Los nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas y sus organizaciones en todo momento;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) 3) Los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los operadores con base fija en el aeródromo, agentes de servicios de escala y operadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Una lista de distribución para planes de trabajo, de ser necesario.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			<b>i) Gestión de la Plataforma. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de los procedimientos de gestión de la plataforma incluyendo:			
			<b>1) Protección respecto del chorro de reactores;</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Barrido de la plataforma;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) limpieza de la plataforma;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Arreglos para notificar incidentes y accidentes en la plataforma; y,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Arreglos para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>k) Control de vehículos en la parte aeronáutica. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles del procedimiento para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas); y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Detalles del procedimiento para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>l) Gestión del Peligro de la Fauna. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de los procedimientos para enfrentar los peligros planteados para las operaciones de aeronaves por la presencia de aves o mamíferos en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Arreglos para evaluar los peligros de la fauna;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Arreglos para implantar programas de control de la fauna; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Los nombres y funciones de las personas responsables para tratar los peligros de la fauna y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>m) Control de Obstáculos. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles que establezcan los procedimientos para:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Vigilar las superficies limitadoras de obstáculos y la Carta de Tipo A para obstáculos en la superficie de despegue;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Controlar los obstáculos dentro de la autoridad del operador	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Controlar nuevas construcciones en las vecindades de los aeródromos; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Notificar a la DINAC la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos para adoptar las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<b>n) Traslado de Aeronaves inutilizadas. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			- Detalles de los procedimientos para trasladar una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			1) Las funciones del operador del aeródromo y del Titular del Certificado de Matrícula de la Aeronave;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2) Arreglos para notificar al Titular del Certificado de Matrícula;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			3) Arreglos para establecer enlace con la dependencia de control de tránsito aéreo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			4) Arreglos para obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Los nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			<b>ñ) Manipulación de materiales peligrosos. -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Detalles de los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo, incluyendo:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			1) Arreglos para el establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2) El método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<b>o) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.</b>				
			-Detalles de los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de las personas responsables de medir dicho alcance visual en la pista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			1) Arreglos para el control de actividades en las cercanías de instalaciones de Radar y Radioayudas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2) Arreglos para el mantenimiento en tierra en las cercanías de dichas instalaciones; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3) Arreglos para el suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<b>E) Manual de Aeródromo - Parte 5</b>				
			<b>i) Administración del Aeródromo y Sistema de Gestión de la Seguridad</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<b>a) Administración del Aeródromo. -</b>				
			1) Un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos del personal principal, incluyendo sus responsabilidades;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2) Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad del Aeródromo; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<p>1- Este ítem refleja la evaluación del manual realizada durante la Fase 3 del proceso de certificación inicial (listado completo) o enmienda al certificado (partes impactadas por la enmienda). O sea, que la LV es utilizada en general por el Jefe de Equipo o por el inspector responsable por auditar el área de Organización, pero para concluir por el cumplimiento de cada subítem, hay que tener la información de los inspectores responsables por verificar el procedimiento referido a cada especialidad.</p> <p>2- Para los aspectos verificados con inspecciones técnicas emplear los resultados de la Fase 2.</p> <p>3- Para los aspectos verificados con verificación In Situ emplear las LV constatando los procedimientos del Manual de Aeródromo hasta el nivel Presente (P) y Adecuado (S).</p>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Sí	No	N/A	
3.005			3) Comités del Aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			<b>b) Sistema de gestión de la seguridad (SMS). -</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			- Detalles del Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) establecido para garantizar el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y lograr una continua mejora de la performance de seguridad, cuyas características fundamentales sean:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			1) La política de seguridad, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3) La estructura u organización del SMS, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			4) Estrategia y planificación del SMS, como por ejemplo el establecimiento de objetivos de seguridad, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos del DINAC R 14 Vol. I, así como los reglamentos, normas, reglas u órdenes nacionales que hagan referencia a este punto;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5) Implantar del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6) Un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad (programa de medidas de seguridad);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7) Medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas, y una vigilancia continua de la seguridad;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			8) El sistema para documentar todas las instalaciones del Aeropuerto relacionadas con la seguridad, así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeródromo, incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debería permitir el fácil acceso a los registros, incluyendo cartas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9) Instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10) La incorporación y el cumplimiento obligatorio de cláusulas relacionadas con la seguridad en los contratos para obras de construcción en el Aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>						
4- <i>Este ítem se verifica principalmente en las actividades de vigilancia, pero también en los procesos de certificación, luego de que el operador/explotador de aeródromo ha presentado una solicitud formal de certificación cuando se hubieran producido cambios que ameriten actualizaciones del MA.</i>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>						
5- <i>Este ítem se verifica en las actividades de vigilancia.</i>						

<b>10. Resultado de la verificación:</b> <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA	<b>11. Firma y sello del inspector responsable de la verificación:</b>
<b>12. Observaciones y/o comentarios del inspector responsable:</b>	



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS**  
**TERRESTRE**



**FORMULARIO LV-AGA- 04**

**EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA ORGANIZACIONAL**

**CÓDIGO ACTIVIDAD: CORG**

FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTOS: R 14 VOL 1 Y R 139

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:
2. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		
3. Fecha de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	
5. GNAGA de la DINAC Responsable de la Verificación/Evaluación:		

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
4.001	R 14 VOL 1 R 139	¿El operador/explotador de aeródromo cumple con las normas y métodos de los reglamentos	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No
			1. El operador/explotador del aeródromo garantiza la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo - (R 139- 4.1.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. El operador/explotador del aeródromo brinda las facilidades para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas - (R139 - 4.1.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. El operador/explotador del aeródromo se responsabiliza de las notificaciones e informes que se prescribieran- 4.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. El operador/explotador de aeródromo cumple con lo prescrito en el manual de aeródromo, conforme al Reglamento y documentos relacionados, que sean aceptables por la DINAC -( R 139 - 4.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. El operador/explotador de aeródromo cumple las reglamentaciones contenidas - Operaciones de aeródromos, R 14 - Diseño de aeródromos y todo otro requisito aceptado en el certificado de aeródromo expedido por la DINAC.- (R 139 – 4.2.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. El operador/explotador de aeródromo emplea un número adecuado de personal calificado y habilitado para realizar todas las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo. 4.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. El operador/explotador de aeródromo reporta a la AAC, reemplazos en Personal Clave declarado en el manual de aeródromo (4.3.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
- Los aspectos a observar hacen mención a la capacidad organizativa y técnica del operador/explotador de aeródromo, lo cual es definido como "Competencia organizacional". Los aspectos específicos del desarrollo de las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo se verificarán en las LV específicas de cada actividad desarrollada por el operador/explotador de aeródromo.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
4.003	R 139.						<input type="checkbox"/> Satisfactorio

	¿El operador/explotador de aeródromo cuenta con competencia organizacional, nivel de recursos y personal cualificado acordes para realizar todas las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo?	1. El operador/explotador de aeródromo asegura que el personal que realiza las actividades críticas de operación, mantenimiento y seguridad operacional del aeródromo sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea (R 139 - 4.3.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		
		2. El operador/explotador de aeródromo somete a la AAC para su aceptación e incluye en el Manual de Aeródromo, el personal clave que realiza las actividades críticas para la operación, el mantenimiento y la seguridad operacional del aeródromo, acorde al tamaño y complejidad de las operaciones del aeródromo (	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		3. El operador/explotador de aeródromo cuenta como mínimo con el siguiente personal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- encargado de operaciones</li> <li>- encargado de mantenimiento de características físicas,</li> <li>- encargado de mantenimiento de sistemas eléctricos,</li> <li>- encargado del SMS y</li> <li>- encargado del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (MANUAL DE FUNCIONES DINAC MANUAL DE SMS AISP)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		4. El operador/explotador de aeródromo ha definido en el manual de aeródromo la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad. 5. (R 139 - PARTE 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		6. El operador/explotador de aeródromo ha establecido un programa para capacitar y actualizar la competencia del personal que realiza las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo, conforme a los reglamentos (R 139 - 4.3.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		7. El operador/explotador de aeródromo mantiene un registro de todo el entrenamiento completado para cada individuo que incluya, como mínimo, una descripción y fecha del entrenamiento recibido, y que tales archivos se mantienen durante el período que la DINAC establezca. 8. (R 139 - 4.3.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		9. El operador/explotador de aeródromo ha establecido un programa para actualizar la competencia del personal que realiza las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo conforme a los documentos relacionados al R 139 y demás disposiciones que la AAC establezca (R 139 - 4.3.3,4.3.8).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		10. El operador/explotador de aeródromo equipa al personal con los recursos suficientes (equipos y materiales de oficina, indumentaria, vehículos, entre otros) para cumplir con los requisitos establecidos en el conjunto (R139 4.3.6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		11. El operador/explotador de aeródromo ha entrenado a todo el personal que tiene acceso a las áreas de movimiento y todas las áreas dentro del perímetro del aeródromo que cumple tareas conforme a los requisitos del manual de aeródromo y de los reglamentos aplicables (R 139 4.3.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
		<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>								
- Los aspectos a observar hacen mención a la capacidad organizativa y técnica del operador/explotador de aeródromo, lo cual es definido como "Competencia organizacional". Los aspectos específicos del desarrollo de las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo se verificarán en las LV específicas de cada actividad desarrollada por el operador/explotador de aeródromo.								



<b>FORMULARIO LV-AGA-05</b>	<b>EXENCIONES/EVALUACIÓN DE SEG. OP./COMPATIBILIDAD DE AERÓDROMOS/ESTUDIO AERONÁUTICO</b>	<b>CÓDIGO ACTIVIDAD:</b>
<b>FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LO REGLAMENTO: DINAC R 139 - PANS - AERODROMOS</b>		
<b>1a. Nombre de Aeródromo:</b>		<b>1b. Código OACI:</b>
<b>2. Nombre del operador/explotador de aeródromo:</b>		
<b>3. Fecha de actividad:</b>		<b>4. Proceso del cual la actividad forma parte:</b> Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>
<b>5. IAGA de la AAC Responsable de la actividad:</b>		

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R 139 PANS - AERODROMOS	Si durante un proceso de certificación de aeródromo se ha determinado que no se satisface uno o más requisitos reglamentarios ¿el operador/explotador de aeródromo ha solicitado el otorgamiento de exenciones.	Verificar que el operador/explotador de aeródromo:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Ha solicitado por escrito el otorgamiento de exención según como lo establece la Dirección Aeropuerto (5.1.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Adjunta un análisis de riesgo que garantiza las condiciones y procedimientos operacionales que son necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad aceptable dispuesto por el Estado (5.1.1)				
			3. Cuenta con un mecanismo para asegurarse que los resultados de las evaluaciones de seguridad operacional que constituyen exenciones se publican en el AIP (5.1.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
6. Ítem N	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	Si	No	N/A	9. Estado de cumplimiento del ítem
	DINAC R139 (5.2.1)	El operador/explotador de aeródromo realiza una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el DINAC R 14 Vol. I, DINAC R 1404 y DINAC R 1405?	Verificar que el operador/explotador de aeródromo:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			Realiza una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en los reglamentos (5.2.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Efectúa el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel aceptable de seguridad al establecido por la norma o método pertinente, siempre tomando en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional. (5.2.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R139 5.4	El operador/explotador de aeródromo desarrolló un procedimiento para la evaluación y presentación ante la DINAC de estudios de la seguridad operacional?	<p>Verificar que el procedimiento:</p> <p>1. Se inicia cuando existen:</p> <p>i. desviaciones de las normas o regulaciones</p> <p>ii. modificaciones en los aeródromos, que impliquen modificaciones en las operaciones de los aeródromos (5.4.4)</p> <p>2. Tiene por objetivo el de resolver un problema específico para garantizar que las operaciones llevadas a cabo en la condición planeada, se realice dentro de niveles aceptables de seguridad operacional y bajo la condición de la aplicación de las medidas de mitigación aceptadas por la DINAC (5.4.5).</p> <p>3. Contempla que el estudio de seguridad operacional es realizado con el fin de evaluar si medios alternativos garantizan la seguridad de las operaciones aéreas, evalúa la efectividad de cada alternativa y recomienda procedimientos para compensar la desviación (5.4.6).</p> <p>4. Contempla que el estudio de seguridad operacional considera la capacidad del aeródromo y la eficiencia de las operaciones. (5.4.6).</p> <p>5. Contempla que la evaluación considera el cumplimiento de la norma y también la gestión de cualquier riesgo a la seguridad operacional, que se extiende más allá del cumplimiento del reglamento evitando así que se generen otros riesgos (5.4.8).</p> <p>6. Contempla que cuando un cambio o desviación impacta a varios usuarios del aeródromo (operador/explotadores de aeronaves, servicio de navegación aérea o proveedores de servicio en tierra, etc.) se involucra a todos los usuarios en el proceso de evaluación de la seguridad operacional (5.4.9).</p> <p>7. Contempla que en algunos casos, los usuarios impactados por el cambio deben realizar su propia evaluación de la seguridad operacional para cumplir con los requerimientos de su SMS y coordinar la interacción con otros usuarios que sean relevantes (5.4.10).</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R 139 5.5	El operador/explotador de aeródromo considera el impacto de una desviación específica o cambio en todos los factores relevantes que se ha determinado que afectan la seguridad operacional?	<p>Verificar que el operador/explotador de aeródromo considera el impacto de una desviación específica o cambio en todos los factores relevantes que se ha determinado que afectan la seguridad operacional siendo aplicable, pero que no se limita, (5.5.1). a:</p> <p>1. características físicas del aeródromo, incluyendo configuraciones de pistas, longitudes de pistas, calles de rodaje, y de acceso, configuraciones de plataforma, puertas, puentes aéreos, ayudas visuales, infraestructura y capacidades de SSEI;</p> <p>2. tipos de aeronaves y sus dimensiones y características de rendimiento diseñados para operar en el aeródromo;</p> <p>3. densidad y distribución del tráfico;</p> <p>4. servicios de tierra del aeródromo;</p> <p>5. tipo y capacidades de los sistemas de vigilancia, y la disponibilidad de sistemas que prestan control de las funciones de apoyo y alerta;</p> <p>6. los procedimientos de vuelo por instrumentos y equipos de aeródromos relacionadas;</p> <p>7. los procedimientos operacionales complejos, tales como la toma de decisiones colaborativos (CDM);</p> <p>8. Las instalaciones del aeródromo técnicas, tales como Sistemas de control avanzados de guía de movimiento en superficie (A-SMGCS) o ayudas a la navegación (NAVAIDS);</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>9. obstáculos o actividades peligrosas en o en las proximidades del aeródromo;</p> <p>10. planes de construcción o trabajos de mantenimiento en o en las proximidades del aeródromo;</p> <p>11. cualquier fenómeno meteorológico significativo de índole local o regional;</p> <p>12. los cambios organizacionales que afectan las operaciones de aeródromo;</p> <p>13. complejidad del espacio aéreo, la estructura de rutas ATS y la clasificación del espacio aéreo, lo que puede cambiar el patrón de las operaciones o la capacidad del mismo espacio aéreo, afectando las condiciones operacionales del aeródromo (5.5.2).</p>				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	Dinac R139 5.5	El operador/explotador de aeródromo considera en su procedimiento la aprobación o aceptación por parte de la AAC?	Verificar que el operador/explotador de aeródromo en su procedimiento:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	Dinac R139 5.6	El operador/explotador de aeródromo publica la información de seguridad operacional?	Verificar que el operador/explotador del aeródromo determina el método más apropiado para la comunicación de la información de seguridad operacional a la comunidad del aeródromo y se asegura de que todas las conclusiones pertinentes de la evaluación de seguridad sean comunicadas de manera adecuada (5.6.7).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS  
TERRESTRE**



**FORMULARIO: LV-AGA-006**

**LISTA DE VERIFICACIÓN: INFRAESTRUCTURA**

**CÓDIGO ACTIVIDAD: INFR**

**FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTOS: DINAC R 14 AERÓDROMOS Volumen I - PANS – AERÓDROMOS - Diseño y operaciones de aeródromos.**

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:	
2a. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el operador/explotador de aeródromo:	
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	5. IAGA de la AAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

**LV-AGA-006 – LISTA DE VERIFICACIÓN: INFRAESTRUCTURA – SECCIÓN 1: CARACTERÍSTICAS FÍSICAS**

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.1	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERÍSTICA FÍSICAS. 3.1.7 LONGITUD DE PISTA	¿La longitud verdadera de todas las pistas es adecuada a las condiciones locales y a las características de performance de los aviones que las utilizan o se tiene previsto van a utilizar?	<p>En los casos en que la verificación del ítem es procedente, examinar la evidencia presentada por el operador/explotador de aeródromo, verificando que:</p> <p>1. La evidencia que la(s) longitud(es) verdadera(s) de la(s) pista(s) es(son) adecuada(s) a las condiciones locales y a las características de performance de los aviones que la utilizan.</p> <p>2. La longitud verdadera de toda pista es la adecuada para satisfacer los requisitos operacionales de las aeronaves para los que se proyecte la pista y que no es menor que la longitud más larga determinada por las operaciones con las correcciones correspondientes a las condiciones locales y a las características de performance de las aeronaves que la utilizan.</p> <p>3. La longitud de pista considera tanto los requisitos de despegue, como los de aterrizaje, así como la necesidad de efectuar operaciones en ambos sentidos de la pista.</p> <p>4. Al determinar la longitud de pista principal se han considerado las siguientes condiciones locales: - elevación, - temperatura, - pendiente, - humedad y - características de la superficie de la pista NOTA 3</p> <p>5. La longitud de la pista principal, además de la zona de parada y de la zona libre de obstáculos (si existiesen), se ha determinado en función de la performance de despegue de las aeronaves, y también se ha comprobado la distancia de aterrizaje requerida por las aeronaves que utilicen la pista, asegurándose que la pista tiene la longitud adecuada para el aterrizaje</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			6. En caso de que se cuente con zona(s) libre de obstáculos, la longitud de la(s) misma(s) no excede de la mitad de la longitud del recorrido de despegue disponible asociada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. La longitud de toda pista secundaria ha sido determinada de manera similar a la de la pista principal, excepto que necesita ser apropiada únicamente para las aeronaves que requieran usar dicha pista secundaria, además de la otra pista o pistas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La verificación del ítem es procedente para la certificación inicial de un aeródromo</li> <li>- El IAGA debe inspeccionar toda la longitud de pista para verificar que es operable y coincide con lo consignado en el manual de aeródromo y lo publicado. Complementariamente, de verlo por conveniente, el IAGA puede efectuar las mediciones necesarias o gestionar que se efectúen las mismas, para asegurar o comprobar algún dato en el terreno.</li> </ul>							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.2	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.1.10 ANCHURA DE PISTAS	¿El ancho de todas las pistas es mayor o igual a la dimensión apropiada especificada en la Tabla Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS)	Verificar que el ancho de cada pista en el aeródromo no es inferior a la dimensión apropiada que se especifica en la Tabla Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS), para el número de clave de referencia y al ancho exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS), de las aeronaves que la utilizan o se tiene previsto vayan a utilizar la pista respectiva.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.3	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS PENDIENTE DE LAS PISTAS LONGITUDINAL Y TRANSVERSAL	¿Las pendientes longitudinales y transversales de pista cumplen con las condiciones requeridas en reglamento?	Revisar la documentación técnica disponible proporcionada por el interesado como evidencia (Ej.- informes técnicos de ingeniería, planos ASBUILT, o similares) verificando que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La pendiente obtenida al dividir la diferencia entre la elevación máxima y la mínima a lo largo del eje de la pista, por la longitud de ésta expresada en porcentaje, no excede del: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1% cuando el número de clave sea 3 ó 4</li> <li>- 2 % cuando el número de clave sea 1 ó 2 [3.1.13]</li> </ul> </li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>2. En ninguna parte de la pista la pendiente longitudinal excede del:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,25% cuando el número de clave sea 4, excepto en el primer y último cuarto de la longitud de la pista, en los cuales la pendiente no excede del 0,8%;</li> <li>- 1,5% cuando el número de clave sea 3, excepto en el primer y último cuarto de la longitud de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III en los cuales la pendiente no excede del 0,8%; y</li> <li>- 2% cuando el número de clave sea 1 o 2 [3.1.14]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>3. Cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente entre dos pendientes consecutivas, la misma no excede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,5% cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</li> <li>- 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2 [3.1.15]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>4. Las transiciones de una pendiente a otra (si las hubiera) en una pista pavimentada, se efectúa por medio de una superficie curva de acuerdo con un grado de variación que no exceda de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0,1% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 30 000 m) cuando el número de clave sea 4</li> <li>- 0,2% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 15 000 m) cuando el número de clave sea 3; y</li> <li>- 0,4% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 7 500 m) cuando el número de clave sea 1 ó 2 [3.1.16]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>5. La distancia visible cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente, dicho cambio sea tal que desde cualquier punto situado a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 m por encima de una pista sea visible todo otro punto situado también a 3 m por encima de la pista, dentro de una distancia igual, por lo menos, a la mitad de la longitud de la pista cuando la letra clave sea C, D, E o F;</li> <li>- 2 m por encima de una pista sea visible otro punto situado también a 2 m por encima de la pista, dentro de una distancia igual, por lo menos, a la mitad de la longitud de la pista, cuando la letra de clave sea B; y</li> <li>- 1,5 m por encima de una pista sea visible otro punto situado también a 1,5 m por encima de la pista, dentro de una distancia igual, por lo menos, a la mitad de la longitud de la pista, cuando la letra de clave sea A. [3.1.17].</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>6. La distancia entre los puntos de intersección de dos curvas sucesivas (distancia entre cambios de pendiente) no sea menor que la suma de los valores numéricos absolutos de los cambios de pendiente correspondientes, multiplicada por un valor que corresponda para realizar su cálculo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 000 m cuando el número de clave sea 4;</li> <li>- 15 000 m cuando el número de clave sea 3; y</li> <li>- 5 000 m cuando el número de clave sea 1 ó 2; o</li> <li>- 45 m; tomando la que sea mayor [3.1.18].</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>7. La pendiente transversal, deberá asegurar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que la superficie de la pista sea convexa, excepto en los casos en que una pendiente transversal única que descienda en la dirección del viento que acompañe a la lluvia con mayor frecuencia, asegure el rápido drenaje de aquélla. [3.1.19].</li> <li>- Que la pendiente transversal, no exceda del 1,5% o del 2%, ni sea inferior al 1%, salvo en las intersecciones de pistas o de calles de rodaje en que se requieran pendientes más aplanadas [3.1.19.1].</li> <li>- Que, en el caso de superficies convexas, las pendientes transversales sean simétricas a ambos lados del eje de la pista. [3.1.19.2].</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			- Que la pendiente transversal sea básicamente la misma a lo largo de toda la pista, salvo en una intersección con otra pista o calle de rodaje, donde se proporcionará una transición suave teniendo en cuenta la necesidad de que el drenaje sea adecuado [3.1.20].				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.4	3.1.21 RESISTENCIA DE LAS PISTAS	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los que está prevista?	1. Verificar que la(s) pista(s) soporta(n) el tránsito de las aeronaves para los que está PREVISTA [3.1.21]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.5	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.1.21 RESISTENCIA DE LAS PISTAS	¿La superficie de toda pista está libre de irregularidades que afecten sus características de rugosidad y rozamiento, o afecten adversamente de cualquier otra forma el despegue y el aterrizaje de una aeronave?	1. Verificar que la pista no tenga irregularidades que puedan generar riesgos para las operaciones aéreas, por causar rebotes, cabeceo o vibración excesiva, u otras dificultades en el manejo de la aeronave. [3.1.22]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que la pista pavimentada está construida de modo que su superficie posee características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento, ACEPTADO POR LA DINAC (EN PROCESO DE ELBORACION) [3.1.23].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Verificar que la superficie de una pista pavimentada se evaluó al construirla o repavimentarla, a fin de determinar que las características de rozamiento de su superficie cumplen los objetivos del diseño [3.1.24].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Verificar que las mediciones de las características de rozamiento de una pista nueva o repavimentada son efectuadas utilizando un equipo de medición continua del coeficiente de fricción (CFME) que utilice elementos de humectación automática [3.1.25].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Verificar que el espesor de la textura superficial media de una superficie nueva no sea inferior a 1,0 mm [3.1.26]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Verificar que cuando la superficie de la pista sea estriada o escarificada, las estriadas o escarificaciones serán bien perpendiculares al eje de la pista o paralelas a las uniones transversales no perpendiculares, cuando proceda [3.1.27].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.6	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.2 MARGENES DE PISTA	¿Se proveen márgenes de pista acorde a reglamento?	Verificar que la pista está provista de márgenes si su letra de clave es D, E o F [3.2.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			Verificar que para aviones con OMGWS desde 9 m hasta 15 m (exclusive) los márgenes se extienden simétricamente a ambos lados de la pista de forma que el ancho total de ésta y sus márgenes no sea inferior a: 60 m cuando la letra de clave sea D o E; 60 m cuando la letra de clave sea F con aviones bimotores y trimotores; y 75 m cuando la letra de clave sea F con aviones cuatrimotores (o más) [3.2.2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Verificar que las superficies de los márgenes adyacentes a la pista están al mismo nivel que ésta y su pendiente transversal no excede del 2,5%. [3.2.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Verificar que la parte de los márgenes de las pistas que se encuentra entre el borde de la pista y una distancia de 30 m del eje de la pista están diseñados y construidos de manera que pueden soportar el peso de una aeronave que se salga de la pista, sin que éste sufra daños estructurales, y soportar los vehículos terrestres que pudieran operar sobre dichos márgenes [3.2.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Verificar que los márgenes de las pistas están preparados o construidos de modo que pueden prevenir la erosión y la ingesta de material de la superficie por los motores de los aviones [3.2.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>				
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.7	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.3 PLATAFORMA DE VIRAJE	Si el extremo de una pista no dispone de una calle de rodaje o de una curva de viraje en la calle de rodaje ¿se proporciona una plataforma de viraje en la pista para facilitar el viraje de 180° de las aeronaves?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se proporciona una plataforma de viraje en la pista, para facilitar el viraje de 180° de las aeronaves [3.3.1] [3.3.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. La plataforma de viraje en la pista está ubicada tanto del lado izquierdo como del derecho de la pista y adyacente al pavimento en ambos extremos de la pista, así como en algunos emplazamientos intermedios que se hayan estimado necesarios [3.3.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. El ángulo de intersección de la plataforma de viraje en la pista con la pista no sea superior a 30° [3.3.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. El ángulo de guía del tren de proa que se utilizó en el diseño de la plataforma de viraje en la pista no sea superior a 45° [3.3.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. El trazado de una plataforma de viraje en la pista es tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezca sobre las señales de la plataforma de viraje, la distancia libre entre cualquier rueda del tren de aterrizaje del avión y el borde de la plataforma de viraje no sea inferior a la indicada en la Tabla [3.3.6].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.8	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERÍSTICA FÍSICAS 3.4 FRANJAS DE PISTA	¿La pista, y cualquier zona de parada asociada, están comprendidas dentro de una franja?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Toda franja debe extenderse antes del umbral y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia de por lo menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 m cuando el número de clave sea 2, 3 ó 4;</li> <li>- 60 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo por instrumentos; y</li> <li>- 30 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo visual [3.4.2].</li> </ul> <p>2. Toda franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos para aproximaciones de precisión o de no precisión se extiende lateralmente, a cada lado del eje de la pista y de su prolongación, hasta una distancia mínima de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 140 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</li> <li>- 70 m cuando el número de clave sea 1 ó 2 [3.4.3] [3.4.4].</li> </ul> <p>3. En la franja de pista no se permiten objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves a excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea o seguridad operacional de las aeronaves, y que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes [3.4.6] [3.4.6.1]</p> <p>4. Ningún objeto fijo esté situado en la parte de las franjas de pista de aproximación de precisión delimitada por los bordes inferiores de las superficies de transición interna [3.4.7].</p> <p>5. NO se permite ningún objeto móvil en la parte de las franjas de pista de aproximación de precisión delimitada por los bordes inferiores de las superficies de transición interna [3.4.7]</p> <p>6. Se tiene en cuenta el emplazamiento y el diseño de los desagües en las franjas de las pistas para evitar daños en los aviones que accidentalmente se salgan de la pista. Es posible que se requieran tapas de desagüe especialmente diseñadas [NOTA 1].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			7. En donde se instalen conductos de aguas pluviales descubiertos o cubiertos, se verifique que sus estructuras no se extiendan por encima del suelo circundante para que no se consideren un obstáculo [NOTA 2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Un conducto de aguas pluviales descubierto se halla diseñado y se mantenga con el fin de evitar la atracción de fauna silvestre, especialmente aves. De ser necesario, que esté cubierto con una red [NOTA 3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. La superficie de la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada esté al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada [3.4.10]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos cuente con un área nivelada en atención a las aeronaves a que está destinada la pista, en el caso de que una aeronave se salga de ella, medida desde el eje de la pista y de su prolongación hasta una distancia de por lo menos:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y</li> <li>- 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2; y</li> <li>- 30 m cuando sea una pista de vuelo visual y el número de clave sea 1 [3.4.8] [3.4.9]</li> </ul>				

			11. Para las pistas con aproximaciones de precisión de la Categoría II o III, se adopte si fuera viable, una anchura mayor para el área nivelada, cuando el número de clave sea 3 ó 4. Esta franja se proyecta utilizando los datos sobre las aeronaves que se salen de la pista. La parte a nivelarse se extiende lateralmente hasta una distancia de 105 m desde el eje, pero esta distancia se reduce paulatinamente desde el eje a 75 m en ambos extremos de la franja, a lo largo de una distancia de 150 m a partir del extremo de la pista [ADJUNTO A SECCION 8 C)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			12. La superficie de la parte de la franja que limita con la pista, margen o zona de parada esté al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada. [3.4.10].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			13. La parte de una franja situada por lo menos 30 m antes del comienzo de una pista esté preparada contra la erosión producida por el chorro de los motores, a fin de proteger los aviones que aterrizan de los peligros que representan los bordes expuestos [3.4.11].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			14. Cuando las áreas mencionadas en el punto anterior tengan superficies pavimentadas, las mismas estén diseñadas para soportar el paso ocasional de aviones críticos [3.4.12].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			15. Las pendientes longitudinales a lo largo de la porción de una franja que ha de nivelarse no excedan del: - 1,5% cuando el número de clave sea 4; - 1,75% cuando el número de clave sea 3; y - 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2 [3.4.13]]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			16. Las pendientes transversales en la parte de una franja que haya que nivelarse sean las adecuadas para impedir la acumulación de agua en la superficie, las cuales no deben exceder de: - 2,5% cuando el número de clave sea 3 ó 4; - 3% cuando el número de clave sea 1 ó 2.  - excepto que, para facilitar el drenaje, la pendiente de los primeros 3 m hacia afuera del borde de la pista, margen o zona de parada será negativa, medida en el sentido de alejamiento de la pista, pudiendo llegar hasta el 5%. [3.4.15]]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			17. Las pendientes transversales en cualquier parte de una franja más allá de la parte que ha de nivelarse no excedan de una pendiente, ascendente, del 5%, medida en el sentido de alejamiento de la pista [3.4.16].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			18. Donde se considere necesario para lograr un desagüe adecuado, se permite un conducto de aguas pluviales descubierto en la parte no nivelada de la franja de una pista, que se colocará lo más alejado posible de la pista [3.4.16 NOTA 1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			19. La parte de una franja que comprende una pista de vuelo por instrumentos esté diseñada de manera que se reduzcan al mínimo los peligros, considerando la aeronave de diseño, en caso de que un avión se salga de la misma, hasta una distancia del eje y de su prolongación de por lo menos: - 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4 - 40 m cuando el número de clave sea 1 y 2 [3.4.17]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			20. La parte de una franja que contenga una pista de vuelo visual se esté diseñada y preparada o construida de manera que se reduzcan al mínimo los peligros, considerando la aeronave de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			<p>diseño, en caso de que un avión se salga de la misma, hasta una distancia del eje y de su prolongación de por lo menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4</li> <li>- 40 m cuando el número de clave sea 2; y</li> <li>- 30 m cuando el número de clave sea 1 [3.4.18]</li> </ul>				
21. 8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.9	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.5 AREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMOS DE PISTA	¿Se provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista con capacidad suficiente para reducir los daños en una aeronave que no logre alcanzar el umbral durante el aterrizaje, o bien, sobrepase el extremo de pista durante un aterrizaje o un despegue?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se provee un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista, cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- el número de clave sea 3 ó 4</li> <li>- el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea de aterrizaje por instrumentos [3.5.1]</li> <li>- Se puede proveer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando el número de clave sea 1 o 2 y la pista sea de vuelo visual [3.5.2]</li> </ul> <p>2. Las dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para Aeródromos existentes, el área de seguridad de extremo de pista se extienda desde el extremo de una franja de pista hasta un mínimo de 90 m. [3.5.3]</li> <li>- Para Aeródromos nuevos, el área de seguridad de extremo de pista se extienda desde el extremo de una franja de pista hasta un mínimo de 240 m, cuando el número de clave sea 3 ó 4, y 120 m cuando el número de clave sea 1 o 2. [3.5.4]</li> <li>- El ancho del área de seguridad de extremo de pista tenga por lo menos el doble del ancho de la pista correspondiente [3.5.5]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.10	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS	Si se provee una zona libre de obstáculos (CWY) ¿la	Verificar que toda CWY esté acorde a lo notificado y cumpla las especificaciones del Adjunto A Sección 2 en cuanto a:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio

	3.6 ZONA LIBRE DE OBSTACULOS	misma se ajusta a los requisitos aplicables?	1. <b>Emplazamiento de las zonas libres de obstáculos.</b> El origen de toda CWY está en el extremo del recorrido de despegue disponible (TORA) [3.6.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. <b>Longitud de las zonas libres de obstáculos.</b> La longitud de toda CWY no excede de la mitad del TORA [3.6.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. <b>Anchura de las zonas libres de obstáculos.</b> Toda CWY se extiende lateralmente, a cada lado de la prolongación del eje de la pista, hasta una distancia de por lo menos: - 75 m para las pistas de vuelo por instrumentos; y - la mitad de la anchura de la franja de pista para las pistas de vuelo visual [3.6.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Pendientes [3.64]: - El terreno de una zona libre de obstáculos no sobresale de un plano inclinado con una pendiente ascendente de 1,25%, siendo el límite inferior de este plano una línea horizontal que: o es perpendicular al plano vertical que contenga el eje de la pista; y o pasa por un punto situado en el eje de la pista, al final del recorrido de despegue disponible. o No se presentan cambios bruscos de pendientes hacia arriba cuando la pendiente de una CWY es relativamente pequeña o cuando la pendiente media es ascendente. Cuando existen estas condiciones, en la parte de la zona libre de obstáculos comprendida en la distancia de 22,5 m o la mitad de la anchura de la pista, de ambas la mayor, a cada lado de la prolongación del eje, las pendientes, los cambios de pendiente y la transición de la pista a la zona libre de obstáculos, se ajustan, de manera general, a los de la pista con la cual esté relacionada dicha zona	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Objetos [3.6.6]: - No existen objetos en toda CWY que pueda poner en peligro a las aeronaves en vuelo - Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea que deba estar emplazado en una CWY, tiene la menor masa y altura posibles, es de diseño y montaje frangibles y está situado de tal modo que el peligro para las aeronaves se reduce al mínimo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.11	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS	Si se provee una zona de parada (SWY) ¿la misma	Verificar que: 1. Toda SWY tiene la misma anchura que la pista con la cual esté asociada [3.7.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio

	3.7 ZONA DE PARADA	se ajusta a los requisitos aplicables?	<p>2. Las pendientes y cambios de pendientes en las SWY y la transición de una pista a una SWY, cumple las especificaciones que figuran en 3.1.13 3.1.19 para la pista con la cual esté asociada la SWY, con las siguientes excepciones:</p> <p>a. no es necesario aplicar a la SWY las limitaciones que se dan en 3.1.14 del 0,8% de pendiente en el primero y los últimos cuartos de la longitud de la pista; y</p> <p>b. en la unión de la SWY y la pista, así como a lo largo de dicha zona, el grado máximo de variación de pendiente puede ser de 0,3% por cada 30 m (radio mínimo de curvatura de 10 000 m) cuando el número de clave de la pista sea 3 o 4. [3.7.2]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado	
			c. Las SWY están preparadas o construidas de manera que, en el caso de un despegue interrumpido, puedan soportar el peso de las aeronaves para los que estén previstas, sin ocasionar daños estructurales a las mismas [3.7.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
			d. La superficie de las SWY pavimentadas está construida de modo que sus características de rozamiento son iguales o mejores que las de la pista correspondiente [3.7.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem	
				Si	No	N / A		
6.12	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.9 CALLES DE RODAJE	¿Se disponen suficientes calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie, con características acordes a las especificaciones de reglamento?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Verificar que se proveen suficientes calles de para permitir el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie [3.9.1].</p> <p>2. Verificar que las calles de rodaje se designan de acuerdo con lo indicado en la sección 5.4.3 referida al plan normalizado de nomenclatura de las calles de rodaje que se utiliza para mejorar la toma de conciencia de la situación y como parte de una medida eficaz de prevención de incursiones en la pista [NOTA 2].</p> <p>3. Verificar que se dispone de, suficientes calles de rodaje de entrada y salida para dar rapidez al movimiento de las aeronaves hacia la pista y desde ésta y se prevén calles de salida rápida en los casos de gran densidad de tránsito [3.9.2]).</p> <p>4. Verificar que el diseño de toda calle de rodaje en el aeródromo es tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanece sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje, la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal de la aeronave y el borde de la calle de rodaje no es inferior a la indicada en la Tabla [3.9.3].</p> <p>5. Verificar que el ancho de toda calle de rodaje tiene las dimensiones establecidas en la Tabla [3.9.4]).</p> <p>6. Verificar que, en las curvas, las calles de rodaje están ensanchadas para obtener una distancia libre entre ruedas y borde adecuadas para que las aeronaves realicen virajes. Los cambios de dirección de las calles de rodaje no serán muy numerosos ni pronunciados, en la medida de lo posible. Los radios de las curvas deberían ser compatibles con la capacidad de maniobra y las velocidades de rodaje normales de los aviones para los que dicha calle de rodaje esté prevista. El diseño de la curva será tal que cuando el puesto de pilotaje del avión permanezca sobre las señales de eje de calle de rodaje, la distancia libre entre las ruedas principales exteriores y el borde de la calle de rodaje no sea inferior a las especificadas en 3.9.3 [3.9.5].</p> <p>7. Verificar que con el fin de facilitar el movimiento de las aeronaves, se proveen superficies de enlace en las uniones e intersecciones de las calles de rodaje con pistas, plataformas y otras calles de rodaje. El diseño de las superficies de enlace debería asegurar que se conservan las distancias mínimas libres entre ruedas y borde especificadas en 3.9.3 cuando los aviones maniobran en las uniones o intersecciones [3.9.6].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado	

			<p>8. Verificar que la distancia de separación entre el eje de una calle de rodaje, por una parte, y el eje de una pista, el eje de una calle de rodaje paralela o un objeto, por otra parte, no es inferior al valor que se indica en la Tabla 3-1 aunque pueden permitirse operaciones con distancias menores de separación en aeródromos ya existentes si un estudio aeronáutico indicara que tales distancias de separación no influirían adversamente en la seguridad, ni de modo importante en la regularidad de las operaciones de los aviones [3.9.7].</p> <p>9. Verificar que la pendiente longitudinal de toda calle de rodaje no excede de: a- 1,5 % cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y b- 3% cuando la letra de clave sea A o B [3.9.8]</p> <p>10. Verificar que las pendientes transversales de toda calle de rodaje son suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no exceden del: a- 1,5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y b- 2% cuando la letra de clave sea A o B [3.9.11]</p> <p>11. Si existen calles de rodaje en puentes: e. La anchura de la parte del puente de rodaje prevista para sostener a las aeronaves, medida perpendicularmente al eje de la calle de rodaje, no es inferior a la anchura del área nivelada de la franja prevista para dicha calle de rodaje, salvo que se utilice algún método probado de contención lateral que no sea peligroso para las aeronaves a las que se destina la calle de rodaje [3.9.19]</p> <p>12. Se han diseñado los accesos necesarios para que los vehículos de salvamento y extinción de incendios puedan intervenir en ambas direcciones dentro del tiempo de respuesta especificado respecto al avión más grande para el que se ha previsto el puente de la calle de rodaje [3.9.20].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.13	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.10 MARGENES DE CALLES DE RODAJE	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de calle de rodaje acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Los tramos rectilíneos de las calles de rodaje que sirven a pistas de letra de clave C, D, E o F tienen márgenes que se extiendan simétricamente a ambos lados de la calle de rodaje, de modo que la anchura total de la calle de rodaje y sus márgenes en las partes rectilíneas debe ser de: f. 44 m cuando la letra de clave sea F; g. 38 m cuando la letra de clave sea E; h. 34 m cuando la letra de clave sea D; y i. 25 m cuando la letra de clave sea C. [3.10.1].</p> <p>2. En las curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje en que se proporcione pavimento adicional, la anchura de los márgenes no es inferior a la correspondiente a los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje. [3.10.2].</p> <p>3. La superficie de los márgenes de las calles de rodaje destinadas a ser utilizadas por aeronaves equipadas con turbinas, ha sido preparada de modo que resiste a la erosión y no da lugar a la ingestión de materiales sueltos de la superficie por los motores de las aeronaves. [3.10.3].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.14	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERÍSTICA FÍSICAS 3.11 FRANJAS DE CALLES DE RODAJE	¿Cada calle de rodaje, excepto las calles de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves, está situada dentro de una franja cuyas características se ajusten a las especificaciones de reglamento?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Todas las calles de rodaje del aeródromo, salvo las calles de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves, cuentan con las franjas de calle de rodaje. . [3.11.1].</p> <p>2. Cada franja de calle de rodaje se extiende simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje y en toda la longitud de ésta hasta la distancia especificada con respecto al eje, en la Tabla 3-1 [3.11.2].</p> <p>3. Toda franja de la calle de rodaje está libre de objetos que puedan poner en peligro a las aeronaves en rodaje, con excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea, y que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes [3.11.3.1].</p> <p>4. El emplazamiento y el diseño de los desagües en las franjas de las calles de rodaje evitan daños en los aviones que accidentalmente se salgan de la calle de rodaje. Esto incluye la instalación de tapas de desagüe especialmente diseñadas cuando sea necesario [3.11.3.1]. NOTA 1</p> <p>5. Cuando se instalen conductos de aguas pluviales descubiertos o cubiertos, su estructura no se extienda por encima del suelo circundante para que no se consideren un obstáculo [3.11.3.1]. NOTA 2</p> <p>6. Se presta particular atención al diseño y mantenimiento de un conducto de aguas pluviales descubierto a fin de evitar la atracción de fauna silvestre, especialmente aves, y de ser necesario, cubrirlo con una red [3.11.3.1] NOTA 3.</p> <p>7. La parte central de toda franja de calle de rodaje proporciona una zona nivelada a una distancia del eje de la calle de rodaje de por lo menos: a- 10,25 m cuando la OMGWS sea de 4,5 m (exclusive); b- 11 m cuando la OMGWS sea de 4,5 m hasta 6 m (exclusive); c- 12,50 m cuando la OMGWS sea de 6 m hasta 9 m (exclusive); d- 18,50 m cuando la OMGWS sea de 9 m hasta 15 m (exclusive), cuando la letra de clave sea D; e- 19 m cuando la OMGWS sea de 9 m hasta 15 m (exclusive), cuando la letra de clave sea E; f- 22 m cuando la OMGWS sea de 9 m hasta 15 m (exclusive), cuando la letra de clave sea F. [3.11.4].</p> <p>8. La superficie de la franja situada al borde de una calle de rodaje, o del margen cuando corresponda, está al mismo nivel que éstos y su parte nivelada no tiene una pendiente transversal ascendente medida utilizando como referencia la pendiente transversal de la calle de rodaje contigua que exceda del: a- 2,5 % para las franjas de las calles de rodaje cuando la letra de clave sea C, D, E o F; b- 3% para las franjas de las calles de rodaje cuando la letra de clave sea A, o B. [3.11.5].</p> <p>9. La pendiente transversal ascendente no excede del 5%, medida con referencia a la horizontal. [3.11.5.1].</p> <p>10. Las pendientes transversales de cada parte de la franja de una calle de rodaje, más allá de la parte nivelada, no excederá una pendiente ascendente o descendente del 5%, medida hacia afuera de la calle de rodaje [3.11.6].</p> <p>11. Si para lograr un desagüe adecuado, se considera un conducto de aguas pluviales descubierto en la parte no nivelada de la franja de una calle de rodaje, el mismo, esté colocado lo más alejado posible de la calle de rodaje [3.11.6] NOTA 1</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			12. En el procedimiento de RFF de los aeródromos, se tiene en cuenta el emplazamiento de los conductos de aguas pluviales descubiertos dentro de la parte no nivelada de la franja de una calle de rodaje [3.11.6] NOTA 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.15	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERISTICA FISICAS 3.12 APARTADEROS DE ESPERA, PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA, PUNTOS DE ESPERA INTERMEDIOS Y PUNTOS DE ESPERA EN LA VÍA DE VEHÍCULOS.	¿El aeródromo tiene establecidos apartaderos y puntos de espera acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			Se han establecido uno o más apartaderos de espera, cuando haya una gran densidad de tránsito [3.12.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			1. Se han establecido uno o más puntos de espera de la pista a- en la calle de rodaje, en la intersección de la calle de rodaje y una pista; y b- en la intersección de una pista con otra pista cuando la primera pista forma parte de una ruta normalizada para el rodaje [3.12.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Se estableció un punto de espera de la pista en toda calle de rodaje que por su emplazamiento o la alineación de la calle de rodaje sean tales que las aeronaves en rodaje o vehículos puedan infringir las superficies limitadoras de obstáculos o interferir en el funcionamiento de las radioayudas para la navegación [3.12.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Se estableció un punto de espera intermedio en una calle de rodaje en cualquier punto que no sea un punto de espera de la pista, cuando sea conveniente definir un límite de espera específico [3.12.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Se estableció un punto de espera en la vía de vehículos en la intersección de una vía de vehículos con una pista [3.12.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. La distancia entre un apartadero de espera, un punto de espera de la pista establecido en una intersección de calle de rodaje/pista o un punto de espera en la vía de vehículos y el eje de una pista se adecua a lo indicado en la Tabla 3-2, en el caso de una pista para aproximaciones de precisión, será tal que una aeronave o un vehículo que esperan no interfieran con el funcionamiento de las radioayudas para la navegación ni penetren la superficie de transición interna [3.12.6].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							

	- La verificación de los requisitos respecto a puntos de espera de la pista o en la vía de vehículos se inicia necesariamente con un análisis en gabinete en base a los planos que muestren la configuración del área de movimiento, donde se indique el emplazamiento de dichos puntos. Luego se verifica con una inspección en el lugar, identificando la ubicación de los puntos en base a las ayudas visuales correspondientes.						
6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N / A	
6.16	DINAC R14 Cap. 3 CARACTERÍSTICA FÍSICAS 3.13 PLATAFORMAS	¿Se proveen plataformas donde sean necesarias para que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves, puedan hacerse sin obstaculizar el tránsito del aeródromo?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se provee una o más plataformas necesarias para que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves se realice sin obstaculizar el tránsito del aeródromo [3.13.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. El área total de las plataformas es suficiente para permitir el movimiento rápido del tránsito de aeródromo en los períodos de densidad máxima prevista [3.13.2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Toda parte de la plataforma soporta el tránsito de las aeronaves que la utilicen, teniendo en cuenta que algunas porciones de la plataforma estarán sometidas a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves [3.13.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Las pendientes de toda plataforma, comprendidas las de una calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves, son suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero sus valores deberían mantenerse lo más bajos que permitan los requisitos de drenaje [3.13.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. En un puesto de estacionamiento de aeronaves, la pendiente máxima no excede del 1% [3.13.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Los Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave. puesto de estacionamiento de aeronaves proporcionan los márgenes mínimos de separación entre la aeronave que entre o salga del puesto y cualquier edificio, aeronave en otro puesto de estacionamiento u otros objetos adyacentes: a- Para letra de clave A, margen de 3 m, b- Para letra de clave B, margen de 3 m, c- Para letra de clave C, margen de 4,5 m, d- Para letra de clave D, margen de 7,5 m, e- Para letra de clave E, margen de 7,5 m, f- Para letra de clave F, margen de 7,5 m [3.13.6].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. De presentarse circunstancias especiales que lo justifiquen, estos márgenes pueden reducirse en los puestos de estacionamiento de aeronaves con la proa hacia adentro, cuando la letra de clave sea D, E o F:  a- Entre la terminal, incluido cualquier puente fijo de pasajeros y la proa de la aeronave; y b- En cualquier parte del puesto de estacionamiento equipado con guía azimutal proporcionada por algún sistema de guía de atraque visual [3.13.6.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación		
				Si	No	N / A
6.017	DINAC R14 Cap. 3 3.14 PUESTO DE ESTACIONAMIENTO O AISLADO PARA AERONAVES	¿Se ha designado en el aeródromo un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves, o se dispone de un área o áreas adecuadas para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo?	Verificar que:			
			1. Se ha designado un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves o un área adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesite ser aislada de las actividades normales del aeródromo [3.14.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			2. El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves está ubicado a la máxima distancia posible, pero en ningún caso a menos de 100 m de los otros puestos de estacionamiento, edificios o áreas públicas, y alejado de instalaciones subterráneas de servicio, tales como gas y combustible de aviación, cables eléctricos, de comunicaciones o radioayudas [3.14.2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>						

**LV-AGA-006 – LISTA DE VERIFICACIÓN: INFRAESTRUCTURA – SECCIÓN 2: MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO (MANT)**

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.18	DINAC R14 Cap. 10 MANTENIMIENTO DE AERODROMOS 10.1 GENERALIDADES	¿El operador/explotador de aeródromo tiene establecido un programa de mantenimiento?	[10.1] Verificar que el operador/explotador de aeródromo ha establecido un programa de mantenimiento de las instalaciones del área de movimiento, el cual:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Tiene carácter preventivo [10.1.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Asegura que las instalaciones se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea [10.1.1] NOTA 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Se entiende por "instalaciones" pavimentos, ayudas visuales, vallas, sistemas de drenaje, sistemas eléctricos y edificios. [10.1.1] NOTA 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		4. En su concepción y aplicación, se ajusta a los principios relativos a factores humanos [10.1.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La verificación de este ítem tiene un alcance general, los siguientes ítems abordan aspectos más específicos respecto al mantenimiento de la infraestructura del aeródromo.</li> <li>- Compruebe que el operador/explotador de aeródromo tiene establecido e implementado un programa de mantenimiento para conservar las instalaciones del área de movimiento en condiciones tales que no se afecte la seguridad, regularidad ni eficiencia de la navegación aérea, considerando los siguientes criterios de evaluación: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presente (P): Se ha establecido formalmente en el Manual de Aeródromo el programa de mantenimiento donde se especifica: <ul style="list-style-type: none"> <li>• QUIÉN: a) el área organizacional y el puesto responsable de cada tarea de conservación/repación de instalaciones del área de movimiento (Ej.- Profesional/técnico/especialista); b) el área organizacional y el puesto dentro de la organización del operador/explotador de aeródromo, a cargo de asegurarse de la ejecución de las tareas y de supervisar y aprobar los resultados, informes, firmar cartas, cursar correos oficiales, etc. (Ej.- Especialista/Encargado/Responsable/Jefe de unidad); y c) la autoridad dentro de la organización del operador/explotador de aeródromo que toma decisiones y rinde cuentas sobre aspectos relativos al cumplimiento del proceso de mantenimiento (Ej.- Gerente/Director/Jefe de Departamento);</li> <li>• QUÉ: a) cada etapa del proceso y cada tarea que debe realizarse; b) el resultado previsto (informe, registro, etc.); c) las plantillas/formularios que debe utilizarse (o el formato del resultado); y d) según corresponda, el vínculo con otros procedimientos.</li> <li>• CÓMO: a) la forma de efectuar la tarea, indicando los detalles prácticos y metodología necesarios, según corresponda, para cada tarea; b) la secuencia de las acciones; c) los documentos que deben orientar la tarea; d) métodos y medios para asegurar el seguimiento de la actividad (incluidos los registros que deben conservarse); y e) formularios aplicables utilizados en determinados puntos de los procedimientos para realizar la actividad.</li> <li>• CUANDO: a) momento/circunstancia/plazo en que se activa cada procedimiento y la etapa del proceso en que tiene lugar; b) para acciones repetitivas, frecuencia e intervalo máximo entre dos acciones; y c) plazo máximo para concluir cada tarea o fecha límite para cada etapa</li> <li>• EN COORDINACIÓN CON QUIÉN: entidades externas que participen en la actividad si corresponde, incluyendo áreas organizacionales del operador/explotador que no estén directamente a cargo del proceso, pero con las cuales deba coordinarse para su adecuada realización.</li> </ul> </li> <li>o Adecuado (S): Las actividades previstas en el programa de mantenimiento comprende todas las instalaciones del área de movimiento del aeródromo de acuerdo a su configuración y características.</li> <li>o Operativo (O): Existe evidencia documental (registros) de que el operador/explotador de aeródromo aplica los procedimientos de acuerdo a lo establecido en el programa de mantenimiento, existiendo registros completos al respecto que documentan el cumplimiento.</li> <li>o Eficaz (E): Como efecto de la aplicación del programa, el área de movimiento se encuentra adecuadamente mantenida en todos sus elementos y no se tienen reportes de sucesos en que se haya afectado la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea por razones que estuvieran relacionadas a las condiciones de las instalaciones del área de movimiento.</li> </ul> </li> <li>- Compruebe también la inclusión de principios de factores humanos en el programa de mantenimiento, revisando que en el programa se describa la forma en que dichos principios son tomados en cuenta en las actividades de mantenimiento, y verificando en el lugar que la ejecución de las actividades de mantenimiento es efectuada de forma acorde: Este aspecto requiere que el Inspector a cargo de la verificación tenga un curso de factores humanos completado.</li> </ul>						

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.19	DINAC R14 Cap. 10 MANTENIMIENTO DE AERODROMOS 10.2 PAVIMENTOS	¿El programa de mantenimiento establecido por el operador/explotador de aeródromo incluye los pavimentos (pistas, calles de rodaje, y plataformas) y áreas adyacentes?	Verificar que el programa de mantenimiento de las superficies del área de movimiento del aeródromo:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Tiene carácter preventivo y correctivo. [10.2.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Incluye los pavimentos (pistas, calles de rodaje, y plataformas) y las áreas adyacentes. [10.2.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Incluye la frecuencia de las inspecciones y condiciones de seguridad, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto/desecho suelto que pudiera causar daños a las aeronaves [10.2.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Evite la formación de irregularidades perjudiciales en la superficie de toda pista [10.2.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Contemple que cuando se destine una calle de rodaje para el uso de aviones de turbina, la superficie de los márgenes se mantiene exenta de piedras sueltas u otros objetos que puedan ser absorbidos por los motores. [10.2.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.20	DINAC R14 Cap. 10 MANTENIMIENTO DE AERODROMOS 10.2 PAVIMENTOS	¿El operador/explotador de aeródromo evalúa y adopta las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de rozamiento de toda la pista, o de parte de ella, sean inferiores al nivel mínimo de rozamiento establecido en el Apéndice 11 –Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie del LAR 153?	Verificar que el programa de mantenimiento del aeródromo contiene los procedimientos para que el operador/explotador de aeródromo:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Mantenga las superficies de las pistas pavimentadas en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por la DINAC. [10.2.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Mida periódicamente y documente las características de rozamiento de la superficie de una pista con un dispositivo de medición continua del rozamiento que utilice elementos de humectación automática, previendo la frecuencia de estas mediciones de forma que sea suficiente para determinar las tendencias de las características de rozamiento de la superficie de la pista. [10.2.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Se asegure que la eficacia del dispositivo se ajuste a la norma establecida o convenida por el Estado, cuando se realizan mediciones del rozamiento de superficies de las pistas con fines de mantenimiento, utilizando un dispositivo de medición continua del rozamiento con sistema propio de riego. [10.2.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			4. Se asegure que el personal que mide el rozamiento de las superficies de las pistas, de acuerdo con lo requerido en 10.2.5, ha recibido instrucción para desempeñar sus funciones. [10.2.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Adopte medidas correctivas de mantenimiento para impedir que las características de rozamiento de la superficie de una pista, en su totalidad o parte de ella, lleguen a ser inferiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por el Estado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Realizar un mantenimiento correctivo cuando la pista no cumpla con los niveles establecidos de rozamiento en una distancia mínima de 100 m. [10.2.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Evalúe visualmente la superficie de las pistas, según sea necesario, en condiciones de lluvia natural o simulada para determinar si se produce encharcamiento o si el drenaje es malo y, cuando se requiera, tome medidas correctivas de mantenimiento. [10.2.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.21	DINAC R14 Cap. 10 MANTENIMIENTO DE AERODROMOS 10.3 ELIMINACION DE CONTAMINENTES	¿El operador/explotador de aeródromo dispone de procedimientos para eliminar contaminantes de las superficies de las pistas, calles de rodaje y plataformas pavimentadas en servicio?	1. Verificar que el operador/explotador de aeródromo dispone de procedimientos para eliminar de las superficies de las pistas pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas, tan pronto como se detecten a fin de minimizar su acumulación y las consecuentes afectaciones a la seguridad y el medio ambiente. [10.3.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que el operador/explotador de aeródromo dispone de procedimientos para eliminar de las superficies de las calles de rodaje pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas, tan pronto como se detecten, en la medida necesaria para permitir que las aeronaves puedan circular por ellas para dirigirse a una pista en servicio o salir de la misma. [10.3.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Verificar que el operador/explotador de aeródromo dispone de procedimientos para eliminar de las superficies de las plataformas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<p>pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas, tan pronto como se detecten, en la medida en que sea necesario para permitir que las aeronaves maniobren con seguridad o, cuando sea apropiado, sean remolcadas o empujadas. [10.3.3]</p>					
			<p>4. Verificar que cuando el operador/explotador de aeródromo no pueda llevar a cabo simultáneamente la limpieza de las superficies de pista, calles de rodaje, plataformas, se ha establecido y documentado el orden de prioridades con las partes afectadas, siendo la primera prioridad las pistas en servicio, estando debidamente documentado el plan eliminación de contaminantes. [10.3.4]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>5. Verificar que el operador/explotador de aeródromo utiliza productos químicos destinados a eliminar o a evitar la formación de hielo y de escarcha en los pavimentos de los aeródromos cuando las condiciones y especificaciones del producto indiquen que su uso puede ser eficaz. Además, que el empleo de estos productos químicos se realice cautelosamente, a fin de no crear una situación más peligrosa por transformar la pista en resbaladiza y/o producir contaminación del medio ambiente [10.3.5]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>6. Verificar que no se utilizan productos químicos que puedan tener efectos perjudiciales sobre la estructura de las aeronaves o los pavimentos, o efectos tóxicos sobre el medio ambiente del aeródromo. [10.3.6]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<p><b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b></p>								

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.22	DINAC R14 Cap. 10 MANTENIMIENTO DE AERODROMOS 10.4 RECUBRIMIENTO DEL PAVIMENTO DE PISTAS	Para cuando se efectúen trabajos de recubrimiento de los pavimentos de la pista ¿Tiene el operador/explotador de aeródromo previsto arreglos que aseguren el cumplimiento de los requisitos de recubrimiento de pavimento de pistas?	Verificar que el operador/explotador de aeródromo dispone de procedimientos para ejecutar recubrimientos de pavimentos de pistas de forma tal que:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. La pendiente longitudinal de la rampa medida por referencia a la actual superficie de la pista o al recubrimiento anterior, tiene: a- 0,5% a 1% para los recubrimientos de hasta 5 cm de espesor inclusive; y; b-no más de 0,5% para los recubrimientos de más de 5 cm de espesor. [10.4.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. El recubrimiento se efectúa empezando en un extremo de la pista y continuando hacia el otro extremo, de forma que, según la utilización normal de la pista, en la mayoría de las operaciones las aeronaves se encuentren con una rampa descendente. [10.4.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. En cada jornada de trabajo se recubre toda la anchura de la pista. [10.4.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. El recubrimiento se construye y mantiene para que posea un nivel mínimo de rozamiento superior al que se especifica en 10.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Antes de poner nuevamente en servicio la pista cuyo pavimento se recubre, el eje se marcará con arreglo a las especificaciones del párrafo 5.2.3. Por otra parte, el emplazamiento de todo umbral temporal se debe marcar con una franja transversal de 3,6 m de anchura.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)								

**LV-AGA-006 – LISTA DE VERIFICACIÓN: INFRAESTRUCTURA – SECCIÓN 3: OBRAS EN PROGRESO (WIP)**

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.23	PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS	¿Tiene el operador/explotador de aeródromo establecidos	Verificar que el operador/explotador de aeródromo dispone de procedimientos para cuando se realizan obras en el aeródromo, el cual describe:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio

<b>DE NAVEGACIÓN AÉREA – AERÓDROMOS (PANS – AERÓDROMOS) PARTE II – GESTIÓN OPERACIONAL DE AERÓDROMOS - CAPÍTULO 4</b>	procedimientos para garantizar la seguridad operacional cuando se llevan a cabo obras en el aeródromo?	Que antes de comenzar las obras, es necesario informar a todos los participantes e interesados pertinentes acerca de todas las medidas necesarias para que estas se lleven a cabo de manera segura, incluida la notificación oportuna de los cambios operacionales resultantes. [4.1.4]	<input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado				
		Que el operador/explotador de aeródromo elaborará un proceso para gestionar la seguridad operacional del aeródromo durante las obras realizadas en el área de movimientos. [4.2.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Que el proceso establece y documenta claramente las responsabilidades y procedimientos para: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. la autorización de las obras;</li> <li>b. la implantación de todo cambio propuesto a las instalaciones operacionales;</li> <li>c. la fecha y la hora en que no se llevarán a cabo o se modificarán las operaciones normales en las instalaciones;</li> <li>d. los métodos mediante los que se promulgarán esos cambios;</li> <li>e. la supervisión y el control de las WIP; y</li> <li>f. el cumplimiento de todos los reglamentos de seguridad pertinentes para el área de movimientos. [4.2.2]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2. Que, cuando se requieren operaciones de longitud de pista reducida por la realización de obras, el explotador de aeródromos elabora e implanta procedimientos de conformidad con las disposiciones del Apéndice 1 del cap. 4 [4.3.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3. Que se deben realizar reuniones previas a la puesta en marcha de la obra y luego, con frecuencia, en el sitio, para garantizar que se cumplan los requisitos de seguridad operacional y se resuelvan los posibles conflictos entre las obras y las operaciones [4.3.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4) La reapertura de las instalaciones, si procede. [Apéndice 1 del cap. 2 3 VERIFICACIÓN EN EL TERRENO DE LOS PROCEDIMIENTOS Y EL SMS DEL EXPLOTADOR i) 1) cuando se realizan obras en el aeródromo, existe un procedimiento que describe v)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5) La coordinación necesaria con ATS. [ apéndice 1 del cap. 2 3 VERIFICACIÓN EN EL TERRENO DE LOS PROCEDIMIENTOS Y EL SMS DEL EXPLOTADOR i) 1) cuando se realizan obras en el aeródromo, existe un procedimiento que describe vi)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

--	--	--

**LV-AGA-006 – LISTA DE VERIFICACIÓN: INFRAESTRUCTURA – SECCIÓN 4: OPERACIONES DE SOBRECARGA (SOBR)**

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
6.24	DINAC R14 ADJUNTO A SECCION 19 a) OPERACIONES DE SOBRECARGA	Cuando en un aeródromo se efectúen operaciones de sobrecarga ¿Tiene el operador/explotador de aeródromo un procedimiento previsto?	Verificar que el procedimiento de operaciones de sobrecarga contiene los arreglos apropiados para que:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1) Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, el operador/explotador de aeródromo examine periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, considerando que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación. [ADJUNTO A Sección 19 a) 2)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3) El operador/explotador permite la operación de aeronaves con sobrecarga únicamente en los siguientes casos (considerando los últimos 12 meses): i) en pavimentos flexibles, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no exceden del 10% del PCN notificado; ii) en pavimentos rígidos o compuestos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN no exceden en más de un 5% del PCN notificado; iii) el número anual de movimientos de sobrecarga no excede de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave; y iv) si se desconoce la estructura del pavimento, se aplica una limitación del 5%. [ADJUNTO A Sección 19 a) 1)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>								

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si en el aeródromo se permiten operaciones de sobrecarga, compruebe que los procedimientos relacionados se ajustan a cada una de las orientaciones del ítem, considerando los siguientes criterios de evaluación:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presente (P): Los procedimientos de control de operaciones de sobrecarga están establecidos formalmente en el Manual de Aeródromo. Además, se especifica con suficiente detalle QUIÉN, QUÉ, CÓMO, CUÁNDO (y si corresponde EN COORDINACIÓN CON QUIÉN), se prevé efectuar las tareas y actividades relacionadas a los procedimientos de operaciones de sobrecarga.</li> <li>o Adecuado (S): Las actividades de control de operaciones de sobrecarga previstas en el programa de mantenimiento son acordes al tipo de pavimento de pista existente en el aeródromo, así como a las aeronaves que operan.</li> <li>o Operativo (O): Existe evidencia documental (registros) de que el operador/explotador de aeródromo aplica los procedimientos de control de operaciones de sobrecarga.</li> <li>o Eficaz (E): Las condiciones existentes en el lugar, así como los registros existentes, señalan que se cumplen los procedimientos de control de operaciones de sobrecarga en pistas.</li> </ul> </li> <li>- Si en el aeródromo no se permiten operaciones de sobrecarga, el operador debería contar con procedimiento y registros de control de ACN de las aeronaves que operan en el aeródromo.</li> <li>- Tomar en cuenta que a partir del 28 de noviembre de 2024 será aplicable el método ACR-PCR en sustitución del método ACN-PCN, A criterios de la AAC, el operador/explotador del aeródromo iniciará la implementación del nuevo método oportunamente.</li> </ul>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<b>10. Resultado global de la verificación:</b> <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA	<b>11. Firma y sello del Inspector de Aeródromos responsable de la verificación:</b>    
<b>12. Observaciones y/o comentarios del Inspector de Aeródromos responsable:</b>    	



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE



FORMULARIO: LV-AGA-007

LISTA DE VERIFICACIÓN: RESTRICCIONES DE ALTURA

CÓDIGO ACTIVIDAD: RALT

FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTOS: DINAC R 14 AERÓDROMOS Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:	
2a. Nombre del aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el aeródromo:	
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso de cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	5. IAGA de la DINAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

LV-AGA-007 – LISTA DE VERIFICACIÓN: RESTRICCIONES DE ALTURA (RALT) – SECCIÓN 1 RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

7. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
7.1	DINAC R14 Cap. 4 REQUISITOS DE LA LIMITACIÓN DE OBSTÁCULOS. APÉNDICE 6 2.. PLANOS DE ZONA DE PROTECCIÓN DE AERODROMO	¿Los parámetros de las superficies de limitación de obstáculos de aeródromos se establecen de acuerdo a los reglamentos?	Verificar que: 1. Los planos de zona de protección de aeródromo se definen en función de las superficies de limitación de obstáculos que se descubren en este numeral [APÉNDICE 6 .2. (a).1] 2. Los parámetros de las superficies de limitación de obstáculos de aeródromos están establecidos en función de: - el tipo de operación de los umbrales: VFR, IFR NPA, IFR PA CAT I, IFR PA CAT II, IFR PA CAT III A, IFR PA CAT III B o IFR PA CAT III C (ver Tabla 0-0-1) - la clave del código de referencia del aeródromo (véase la Tabla 1-1 del Capítulo 1 DINAC R 14 VOL 1) - las categorías de desempeño de las aeronaves en operación o planificadas para operar en el aeródromo (véanse Tablas 0-0-3 y 0-0-4); y - el tipo de uso de los umbrales: solamente para el aterrizaje, solamente para el despegue o para el aterrizaje y el despegue. [APÉNDICE 6 .2. (a).2] 3. Si en el aeródromo existe más de una pista, se aplica un solo plano formado por las respectivas superficies de aproximación, ascenso en el despegue, transición, aproximación interna, transición interna y aterrizaje interrumpido para cada umbral, por la superficie de protección de vuelo visual para cada pista y por una sola superficie horizontal interna y cónica para todas las pistas [APÉNDICE 6 .2. (a).3] 4. Las superficies de aproximación, ascenso en el despegue, transición, horizontal interna y cónica cumplen con la finalidad de disciplinar el uso de suelo de modo a garantizar: - La seguridad operacional de las aeronaves durante situaciones de contingencia por medio del mantenimiento de una porción de espacio aéreo libre de obstáculos; y - La regularidad de las operaciones aéreas, por medio del mantenimiento de los mínimos operacionales de aeródromo como los más bajos posibles. [APÉNDICE 6 .2. (a).4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>5. Las superficies de aproximación interna, de transición interna y aterrizaje interrumpido cumplen con la finalidad de garantizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que los objetos fijos o móviles no perjudiquen el funcionamiento de los equipos utilizados para llevar a cabo operaciones del tipo IFR precisión; y</li> <li>- El vuelo de las aeronaves que tengan iniciado el procedimiento de aterrizaje interrumpido abajo de la OCH. [APENDICE 6 .2. (a).5]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>6. La superficie de protección de vuelo visual cumple con la finalidad de disciplinar el uso del suelo de modo a garantizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La seguridad operacional de las aeronaves en el circuito de tránsito visual durante situaciones normales de operación, por medio del mantenimiento de una porción de espacio aéreo libre de obstáculos; y</li> <li>- La regularidad de las operaciones aéreas, por medio del mantenimiento de los mínimos operacionales de aeródromo como los más bajos posibles [APENDICE 6 .2. (a).6]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>7. En los planos de zona de protección definidos, éstos, están sujetos a superposición de superficies, prevaleciendo la más restrictiva [APENDICE 6 .2. (a).7]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>8. La superficie de aproximación está constituida por un plano inclinado o combinación de planos anteriores al umbral, que puede ser dividida hasta en tres secciones, cuyas dimensiones y parámetros se indican en la Figura 0-0-1 y 0-0-2 y en la tabla 0-0-05 [APENDICE 6 .2. (b).1]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>9. Los límites de la primera sección de la superficie de aproximación sean:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un borde interior de longitud especificada, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de pista, con una elevación igual a la elevación de la cabecera y situado a una distancia determinada antes del umbral;</li> <li>- dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de la pista; y</li> <li>- un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista, que se encuentra a una determinada distancia del borde interior. [APENDICE 6 .2. (b).1. i]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>10. Los límites de la segunda sección de la superficie de aproximación sean:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un borde interior, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista de aterrizaje, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la primera sección y ancho determinado, localizado al final de la primera sección;</li> <li>- dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente a en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de la pista; y</li> <li>- un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista de aterrizaje, localizado a una determinada distancia del borde interior. [APENDICE 6 .2. (b).1. ii]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>11. Los límites de la sección horizontal de la superficie de aproximación sean:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un borde interior, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista de aterrizaje, con elevación igual a la elevación del borde exterior de la segunda sección y ancho determinado, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista de aterrizaje, localizado al final de la segunda sección;</li> <li>- dos bordes laterales que parten de los extremos del borde interior y que se extienden paralelamente al plano vertical que contiene la prolongación del eje de la pista de aterrizaje; y</li> <li>- un borde exterior paralelo al borde interior, situado a una determinada distancia de este borde. [APENDICE 6 .2. (b).1. iii]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>12. La sección horizontal comienza en el punto en el que la pendiente de la segunda sección intercepta el plano horizontal de 150 m por encima de la elevación de la cabecera, o el plano horizontal que pasa por la parte superior de cualquier objeto que define la altitud y/o la altura libre de obstáculos (OCA/H), o el que sea más alto. [ APENDICE 6 .2. (b).1. iv]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			13. Los límites de la superficie de aproximación varíen por ocasión de aproximación con desviación lateral, en particular, sus bordes laterales, donde la divergencia uniforme, a una determinada razón, ocurra a partir de la prolongación del eje de la desviación lateral. [APENDICE 6 .2. (b).1. v]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			14. Las pendientes de la primera y segunda sección son medidas con relación al plano vertical que contiene la prolongación del eje de la pista de aterrizaje y continuará conteniendo el eje de cualquier desviación lateral [ APENDICE 6 .2. (b).1. vi]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			15. La superficie de ascenso en el despegue constituye un plano inclinado a partir de una determinada distancia de la cabecera opuesta a la de despegue, cuyos parámetros y dimensiones se indican en la Tabla 0-0-3 y 0-0-5. [ APENDICE 6 .2. (b).2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			16. Los límites de la superficie de ascenso en el despegue sean:  un borde interior, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista de despegue, con una elevación igual al punto más alto de la prolongación del eje de la pista, entre la cabecera opuesta y el borde interior, y ancho determinado, localizado a una distancia determinada de la cabecera opuesta a la de despegue;  dos bordes laterales que se originan en los extremos del borde interior, divergentes de manera uniforme a una determinada razón a partir de la prolongación del eje de la pista de despegue, y hasta alcanzar un ancho determinado. Desde este punto el ancho se mantiene a lo largo de la longitud restante de la superficie; y  un borde exterior horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de la pista de despegue, localizado a una determinada distancia del borde interior [ APENDICE 6 .2. (b).2. i]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			17. Si hay una zona sin obstáculos, el borde interior estará localizado al final de esta zona y su elevación será igual al punto más alto del terreno en el eje de la zona sin obstáculos [ APENDICE 6 .2. (b).2. ii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			18. La pendiente de la superficie de ascenso en el despegue esté medida con relación al plano vertical que contiene la prolongación del eje de la pista de despegue [ APENDICE 6 .2. (b).2. iii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			19. La superficie de transición constituye una superficie compleja ascendente a lo largo de las laterales de la franja de pista y parte de las laterales de la superficie de aproximación, inclinándose hacia arriba y fuera en dirección de la superficie horizontal interna, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la Tabla 0-0-4 y 0-0-5[ APENDICE 6 .2. (b).3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			20. Los límites de la superficie de transición sean:  - un borde interior que comienza en la intersección de la lateral de la superficie de aproximación con la superficie horizontal interna y se extiende a lo largo de la lateral de la superficie de aproximación hacia el borde interior de la superficie de aproximación y, desde este punto, a lo largo de la longitud de la franja de pista;  - un borde exterior situado en el plano de la superficie horizontal interna;  - la elevación de un punto en el borde interior de la superficie de transición sea: o a lo largo de la lateral de la superficie de aproximación, igual a la elevación de la superficie de aproximación en dicho punto; y o a lo largo de la franja de la pista, igual a la elevación del punto más cercano al eje de la pista de aterrizaje o de su prolongación. [ APENDICE 6 .2. (b).3. i]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			21. La superficie de transición a lo largo de la franja de la pista sea curva, si el perfil de la pista es curvo, o plana, si el perfil de la pista es una línea recta [ APENDICE 6 .2. (b).3. ii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			22. La intersección de la superficie de transición con la superficie horizontal interna también sea curva o rectilínea, dependiendo del perfil de la pista [ APENDICE 6 .2. (b).3. iii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			23. La pendiente de la superficie de transición se mida con relación a un plano vertical perpendicular al eje de la pista de aterrizaje, a lo largo de la franja de la pista, perpendicular a la lateral de la superficie de aproximación a lo largo de esta superficie [ APENDICE 6 .2. (b).3. iv]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			24. La superficie horizontal interna está formada por un plano horizontal situado por encima de un aeródromo y sus alrededores, y se mida por encima de DATUM de elevación a ser definido por el Estado. Los parámetros y las dimensiones se indican en la Tabla 0-0-5 y 0-0-5. [ APENDICE 6 .2. (b).4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			25. Los límites exteriores de la superficie horizontal interna son semicírculos de radio determinado, con centros en las cabeceras de las pistas, conectados por tangentes. [ APENDICE 6 .2. (b).4. i]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			26. Superficie horizontal externa. La superficie horizontal externa está formada por una superficie horizontal y hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie cónica, a una altura de 150 m por encima de la elevación de referencia determinada del aeródromo [ APENDICE 6 .2. (b).5]			
			27. Características. Los límites de la superficie horizontal externa deben comprender: A) un borde inferior que coincide con la proyección de la periferia de la superficie cónica; y B) un borde superior situado a una altura de 150 m por encima de la elevación de referencia, fijada para la superficie horizontal interna del aeródromo.  Las estructuras elevadas pueden considerarse de importancia si su altura es mayor de 30 m por encima del nivel del terreno donde estén situadas, y también mayor de 150 m por encima de la elevación del aeródromo, estando situadas dentro de un radio de 15.000 m a partir del centro del aeródromo cuando el número de clave de la pista sea 3 o 4. [ APENDICE 6 .2. (b).5. i]			
			27. La superficie cónica es una superficie de pendiente ascendente y hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna, cuyas dimensiones y parámetros se presentan en la Tabla 0-0-6 y 0-0-5. [ APENDICE 6 .2. (b).6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			28. Los límites de la superficie cónica sean:  - un borde interior coincidente con la periferia de la superficie horizontal interna; y  - un borde exterior situado a una altura determinada sobre la superficie horizontal interna. [APENDICE 6 .2. (b).6. i]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			29. La pendiente de la superficie cónica esté medida en un plano vertical perpendicular a la periferia de la superficie horizontal interna correspondiente [APENDICE 6 .2. (b).6. ii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			30. La Superficie de aproximación interna sea una porción rectangular de la superficie de aproximación inmediatamente anterior al umbral, que forma parte de la Zona Libre de Obstáculos y cuyos parámetros y dimensiones se indican en la Tabla 0-0-7 y 0-0-5 [ APENDICE 6 .2. (b).7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			31. Los límites de la superficie de aproximación interna sean:  - un borde inferior que coincide con el emplazamiento del borde interior de la primera sección de la superficie de aproximación, pero que posee una longitud propia determinada;  - dos lados, que parten de los extremos del borde inferior, y que se extienden paralelamente al plano vertical que contiene la prolongación del eje de la pista; y un borde superior, paralelo al borde inferior, situado a una distancia determinada de este borde. [ APENDICE 6 .2. (b).7. i]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			32. La pendiente de la superficie de aproximación interna esté medida con relación al plano vertical que contiene la prolongación del eje de la pista. [ APENDICE 6 .2. (b).7. ii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			33. La superficie de transición interna es similar a la superficie de transición; pero más próxima a la pista y que forma parte de la Zona Libre de Obstáculos y cuyos parámetros y dimensiones se indican en la Tabla 0-0-7 y 0-0-5. [ APENDICE 6 .2. (b).8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			34. Los límites de la superficie de transición interna son:  - un borde inferior que comience al final de la superficie de aproximación interna y que se extienda a lo largo del lado lateral de la superficie de aproximación interna hasta el borde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		<p>interior de esta superficie, y, desde allí, a lo largo de la franja paralela al eje de la pista hasta el borde interior de la superficie de aterrizaje interrumpido y desde allí hacia arriba a lo largo del lado de la superficie de aterrizaje interrumpido hasta el punto donde el lado corta la superficie horizontal interna; y</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna. [ APENDICE 6 .2. (b).8. i]</li> </ul>			
		<p>35. La elevación de un punto en el borde inferior sea:</p> <p>a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna y de la superficie de aterrizaje interrumpido, igual a la elevación de la superficie considerada en dicho punto; y</p> <p>a lo largo de la franja: igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de pista o de su prolongación. [ APENDICE 6 .2. (b).8. ii]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		36. La superficie de transición interna, a lo largo de la pista, dependa del perfil de ésta, pudiendo ser curvo o rectilíneo, dependiendo del perfil de la pista. [ APENDICE 6 .2. (b).8. iii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		37. La intersección de la superficie de transición interna con la superficie horizontal interna también sea curvo o recto dependiendo del perfil de pista. [ APENDICE 6 .2. (b).8. iv]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		38. La pendiente de la superficie de transición interna sea medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista, a lo largo de la franja de la pista y de la superficie de aproximación interna y perpendicular a los lados de la superficie de aterrizaje interrumpido a lo largo de esa superficie [ APENDICE 6 .2. (b).8. v]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		39. La superficie de aterrizaje interrumpido sea un plano inclinado situado a una distancia especificada después del umbral, que se extienda entre las superficies de transición internas y es parte de la Zona Libre de Obstáculos y cuyos parámetros y dimensiones se indican en la Tabla 0-0-7 y 0-0-5 [ APENDICE 6 .2. (b).9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>40. Los límites de la superficie de aterrizaje interrumpido sean:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un borde interior, horizontal y perpendicular a la extensión del eje de la pista, con elevación igual a la elevación del eje de la pista y ancho determinado, situado a una distancia especificada después del umbral;</li> <li>- dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado del plano vertical que contiene el eje de pista; y</li> <li>- un borde exterior horizontal y perpendicular a la extensión del eje de la pista, situado en el plano de la superficie horizontal interna.</li> </ul> <p>[ APENDICE 6 .2. (b).9. i]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		41. La pendiente de la superficie de aterrizaje interrumpido esté medida en el plano vertical que contiene el eje de la pista y su prolongación [ APENDICE 6 .2. (b).9. ii]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		42. La superficie de protección de vuelo visual constituya un plano horizontal, que esté formado por hasta cinco áreas, que se encuentran por encima de la elevación del aeródromo, cuyos parámetros y dimensiones se indican en la Tabla 0-0-8 y 0-0-5 [ APENDICE 6 .2. (b).10]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		43. Los límites exteriores de protección al vuelo visual son bordes de un rectángulo cuyas dimensiones se establecen en relación con la altitud de una pista. [ APENDICE 6 .2. (b).10. i]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>					
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>					

	- La verificación puede considerar como evidencias de cumplimiento, los resultados de informes y planos de levantamiento de obstáculos efectuado por la entidad responsable de esa actividad, que generalmente es el aeródromo. Alternativamente, de verlo necesario, la DINAC puede conducir un relevamiento propio para la verificación de cumplimiento de las orientaciones.						
7. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
7.2	DINAC R14 Cap. 4 REQUISITOS DE LA LIMITACIÓN DE OBSTÁCULOS. APÉNDICE 6. 3. PLANO DE ZONA DE PROTECCIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA.	¿Se han establecido las superficies limitadoras de obstáculos de ayudas a la navegación aérea en función del tipo de ayuda a la navegación aérea, considerando a los sistemas de vigilancia ATS como ayudas a la navegación aérea?	<p>Para cada ayuda a la navegación aérea con que cuente el aeródromo, verificar que:</p> <p>1. La superficie de protección del Equipo Medidor de Distancias (DME) está compuesta por dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones se indican en la figura 0-0-1 y en le table 0-0-1, respetando las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de base de la antena. [ APENDICE 6 .3. (b).1. i]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior coincidente con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o pendiente medida con respecto al plano horizontal que contiene la base de la antena [ APENDICE 6 .3. (b).1. ii]</li> </ul> </li> </ul> <p>2. La superficie de protección del Radiofaro no direccional (NDB) está formada por dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones son establecidos en la Tabla D-6, respetando las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la torre; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la torre. [ APENDICE 6 .3. (b).2. i]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior coincidente con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o pendiente medida con relación al plano horizontal que contiene la base de la torre [ APENDICE 6 .3. (b).2. ii]</li> </ul> </li> </ul> <p>3. La superficie de protección del Radiofaro Omnidireccional en VHF (VOR) está compuesta por dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la Tabla D-6, respetando las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la estructura [ APENDICE 6 .3. (b).3. i]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior que coincide con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o ángulo medido con relación al plano horizontal que contiene la base de la estructura. [ APENDICE 6 .3. (b).3. ii]</li> </ul> </li> </ul> <p>4. La superficie de protección del Radiofaro omnidireccional Doppler en VHF (DVOR) está formada por dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la Tabla D-6, respetando las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la estructura [ APENDICE 6 .3. (b).4. i]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene:</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

		<ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior que coincide con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o ángulo medido con relación al plano horizontal que contiene la base de la estructura. [ APENDICE 6 .3. (b).4. ii]</li> </ul>			
		<p>5. La superficie de protección del Sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) está constituido de los siguientes subsistemas, cuyas superficies de limitación de obstáculos están descritas a continuación: VDB y Estaciones de Referencia, de las cuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la superficie de protección del VDB está formada por dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la figura 0-0-5 y en la tabla 0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).5. i]</li> <li>- La sección horizontal de la superficie de protección del VDB tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la estructura [ APENDICE 6 .3. (b).5. ii]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente de la superficie de protección del VDB tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior que coincide con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o pendiente medido con respecto al plano horizontal que contiene la base de la antena [ APENDICE 6 .3. (b).5. iii]</li> </ul> </li> <li>- La superficie de protección de la estación de referencia comprende dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones son establecidos en la figura 0-0-6 y en la tabla 0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).5. iv]</li> <li>- La sección horizontal de la superficie de protección de la estación de referencia tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la antena [ APENDICE 6 .3. (b).5. v]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente de la superficie de protección de la estación de referencia tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior que coincide con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o ángulo medido con relación al plano horizontal que contiene la base de la antena [ APENDICE 6 .3. (b).5. vi]</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>6. La superficie de protección del Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) se compone por los siguientes subsistemas: Trayectoria de Planeo (GP), Localizador (LOC) y Marcador (MARKER), de las cuales [ APENDICE 6 .3. (b).6]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La superficie de protección del GP está compuesta de dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la figura 0-07- y en la tabla 0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).6. i]</li> <li>- La sección horizontal de la superficie de protección del GP tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma rectangular cuyo ancho es la distancia desde el lado de la pista hasta la antena, sumada a una determinada extensión, perpendicular a la alineación del eje de la pista;</li> <li>o longitud igual a una distancia determinada, en el sentido del umbral de la pista más cercana de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la estructura de soporte de la antena. [ APENDICE 6 .3. (b).6. ii]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente de la superficie de protección del GP tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o formato rectangular con el borde inferior coincidente con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o el borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal y con lo mismo ancho; y</li> <li>o pendiente medida con relación al plano horizontal que contiene la base de la estructura de soporte de la antena. [ APENDICE 6 .3. (b).6. iii]</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- La superficie de protección del LOC está compuesta por una sección horizontal, cuyos parámetros y dimensiones se presentan en la figura 0-0-8 y en la tabla 0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).6. iv]</li> <li>- La sección horizontal de la superficie de protección del LOC tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma rectangular que inicia en el umbral de la pista, frente a la que están instaladas las antenas;</li> <li>o ancho que comprende toda la extensión lateral de las antenas con el fin de envolverla de forma simétrica, y longitud con distancia comprendida entre el umbral de la pista y el eje de las antenas, sumado a una distancia determinada; y</li> <li>o altura igual a la cota de la estructura de soporte de las antenas [ APENDICE 6 .3. (b).6. v]</li> </ul> </li> <li>- En el caso de instalación de LOC OFFSET (no alineado con el eje de pista), la superficie de protección tiene las mismas características con un ancho que abarca toda la extensión lateral de la antena con el fin de envolverlo de forma simétrica y de una longitud con una distancia entre el umbral opuesto de la pista virtual establecida y el eje de las antenas, más una determinada distancia [ APENDICE 6 .3. (b).6. vi]</li> <li>- La superficie de protección de las balizas está compuesta por una sección horizontal, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la figura 0-0-8 y en la tabla 0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).6. vii]</li> <li>- La sección horizontal de la superficie de protección de las balizas tiene que: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de la estructura de soporte de las antenas [ APENDICE 6 .3. (b).6. viii]</li> </ul> </li> </ul>				
			<p>7. La superficie de protección del Sistema de iluminación de aproximación (ALS) se compone de dos secciones: una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones están establecidos en la figura 0-0-9 y en la tabla 0-0-1, respetando las siguientes características [ APENDICE 6 .3. (b).7]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma rectangular con inicio en el umbral de la pista, con un ancho determinado y simétrico al eje de la pista y longitud que sobrepasa la última barra de luces con una distancia determinada; y</li> <li>o altura igual a la cota del umbral de pista [ APENDICE 6 .3. (b).7.i]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma rectangular con un borde inferior coincidente con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o pendiente medida con relación al plano horizontal que contiene el umbral de pista [ APENDICE 6 .3. (b).7. ii]</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>8. La superficie de protección del Sistemas Visuales Indicadores de Pendiente de Aproximación (PAPI y APAPI) está compuesta de una sección en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones se indican en la figura 0-0-10 y en la tabla -0-0-2 [ APENDICE 6 .3. (b).8]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o un borde interior, horizontal y perpendicular a la extensión del eje de pista de aterrizaje con elevación igual a del umbral, con determinado ancho y ubicada en una distancia anterior al sistema;</li> <li>o dos bordes laterales originadas en los extremos del borde interior divergentes uniformemente a una determinada razón en relación a extensión del eje de pista; y</li> <li>o un borde exterior, horizontal y perpendicular a la extensión del eje de pista de aterrizaje, ubicada en una determinada distancia del borde interior. [ APENDICE 6 .3. (b).8. i]</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>9. La superficie de protección del Radar de vigilancia (ASR) se compone de dos secciones, una horizontal y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones se establecen en la figura 0-0-11 y en la tabla -0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).9]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>o altura igual a la cota de base de la antena [ APENDICE 6 .3. (b).9. i]</li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior que coincide con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o ángulo medido en el plano horizontal que contiene la base de la antena. [ APENDICE 6 .3. (b).9. ii]</li> </ul> </li> <li>- La superficie de protección del radar de vigilancia es también aplicable para la protección del radar meteorológico. [ APENDICE 6 .3. (b). 9.iii]</li> <li>- Cuando se tratar de turbinas eólicas dentro de los límites laterales de la superficie de protección de un radar primario, considerando que la velocidad de rotación de las palas puede causar el mismo efecto de una aeronave en desplazamiento (velocidad Doppler compatible), la superficie de protección del radar puede, a criterio de la DINAC bajo criterios establecidos por los expertos CNS, ser definida por el diagrama de visión directa del radar afectado, en el nivel equivalente a la media de la altura de las palas de las turbinas eólicas. [ APENDICE 6 .3. (b). 9.iv]</li> </ul>				
			<p>10. La superficie de protección del Radar de Aproximación de Precisión (PAR) se compone de tres secciones, dos horizontales y otra en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones se indican en la figura 0-0-12 y en la tabla -0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).10]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal 1 tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de base de la estructura del PAR [ APENDICE 6 .3. (b).10. i]</li> </ul> </li> <li>- La sección horizontal 2 tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de sector circular con el centro coincidente con el eje de la antena y límite exterior en el punto de contacto, que se encuentra a una cierta distancia cerca del umbral de pista; y</li> <li>o altura igual a la cota de la base de la estructura del PAR [ APENDICE 6 .3. (b).10. ii]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de sector de cono truncado invertido con el borde inferior coincidente con el límite exterior de la sección horizontal 2;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal 2; y</li> <li>o ángulo medido con relación al plano horizontal que contiene la base de la estructura del PAR. [ APENDICE 6 .3. (b).10. iii]</li> <li>o La cantidad de secciones horizontales y en pendiente está en función de umbrales para aterrizaje en las pistas apoyadas por el PAR. [ APENDICE 6 .3. (b).10. iv]</li> </ul> </li> <li>- Si el radar PAR pertenece a un sistema de radar de aproximación de precisión, asociado con un radar de vigilancia, todas las superficies de protección son consideradas, prevaleciendo la superficie más restrictiva, en los puntos de superposición. [ APENDICE 6 .3. (b).10. v]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>11. La superficie de protección del Sistema de Vigilancia Dependiente Automática Radiodifundido (ADS-B) está compuesta de una sección en pendiente, cuyos parámetros y dimensiones se establecen en la figura 0-0-12 y en la tabla -0-0-1 [ APENDICE 6 .3. (b).11]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La sección horizontal tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma circular con el centro coincidente con el eje de la antena; y</li> <li>o altura igual a la cota de base de antena. [ APENDICE 6 .3. (b).11. i]</li> </ul> </li> <li>- La sección en pendiente tiene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o forma de cono truncado invertido con el borde inferior coincidente con el límite exterior de la sección horizontal;</li> <li>o borde superior localizado a una altura determinada sobre la sección horizontal; y</li> <li>o ángulo medido con respecto al plano horizontal que contiene la base de la antena. [ APENDICE 6 .3. (b).11. ii]</li> </ul> </li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>	
	<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>	
	- La verificación del ítem se basa en comprobar que los planos de la Zona de Protección de Ayudas a la navegación aérea y documentos técnicos complementarios, están en función de las superficies de protección de ayudas a la navegación aérea y que las mismas se ajustan a las características geométricas de acuerdo a lo prescrito en el Apéndice 6 del DINAC R14.	

**LV-AGA-007 – LISTA DE VERIFICACIÓN: RESTRICCIONES DE ALTURA (RALT) – SECCIÓN 2: CONTROL DE OBSTÁCULOS**

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
7.3	DINAC R14 Cap. 4 4.2 REQUISITOS DE LA LIMITACIÓN DE OBSTÁCULOS.	¿El operador/explotador elaborara y, somete a evaluación a la DINAC y mantiene actualizado un Plano de Zona de Protección de Aeródromo?	Verificar que el operador/explotador elabora un Plano de Zona de Protección de Aeródromo de acuerdo a los siguientes criterios:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Que se defina en función de los parámetros de las superficies limitadoras de obstáculos que se describen en el DINAC R14 Cap. 4 REQUISITOS DE LA LIMITACIÓN DE OBSTÁCULOS [NOTA].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Que en las pistas de vuelo visual y pistas para aproximación que no son de precisión el Plano de Zona de Protección de Aeródromo estará compuesto por las superficies limitadoras de obstáculos listadas a continuación, y las alturas y pendientes de las superficies no serán superiores, ni sus otras dimensiones inferiores, a las que se especifican en la tabla 4.1:  i. superficie cónica;  ii. superficie horizontal interna;  iii. superficie de aproximación;  iv. superficies de transición [4.2.1] [4.2.2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Que en las pistas para aproximaciones de precisión el Plano de Zona de Protección de Aeródromo esté compuesto, además de las	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<p>superficies especificadas en [4.2.1] [4.2.2], por las superficies limitadoras de obstáculos:</p> <p>i. superficie de aproximación interna;</p> <p>ii. superficies de transición interna; y</p> <p>iii. superficie de aterrizaje interrumpido.</p> <p>[4.2.3].</p>					
			<p>4. Que en las pistas para despegue el Plano de Zona de Protección de Aeródromo se establezca la superficie limitadora de obstáculo a continuación, cuyas dimensiones no serán inferiores a las que se especifican en la tabla 4-2, salvo que podrá adoptarse una longitud menor para la superficie de ascenso en el despegue cuando dicha longitud sea compatible con las medidas reglamentarias adoptadas para regular el vuelo de salida de los aviones:</p> <p>i. superficie de ascenso en el despegue.</p> <p>[4.2.4].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>								
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
7.4	DINAC R14 APÉNDICE 6. PLANOS DE ZONA DE PROTECCIÓN	¿El operador/explotador elabora, someter a evaluación de la DINAC y mantiene actualizado un Plano de Zona de Protección de las Ayudas a la Navegación Aérea?	Verificar que el operador/explotador elabora un Plano de Zona de Protección de las Ayudas a la Navegación Aérea de acuerdo a lo que trata el DINAC R14 Cap. 4 REQUISITOS DE LA LIMITACIÓN DE OBSTÁCULOS- Apéndice 6 instaladas dentro de los límites del aeródromo y también aquellas instaladas fuera de los límites pero que satisfacen a las necesidades operacionales del aeródromo [Apéndice 6.2.a)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento								
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento								
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
7.5	DINAC R14 APÉNDICE 6	¿EL operador/explotador realiza, acciones de promoción para difundir la existencia y facilitar la interpretación y cumplimiento de los Planos de Zona de Protección por parte de las autoridades responsables por la planificación del uso del terreno y/o autorización de nuevas construcciones?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)								
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento								
8d. Notas explicativas para la verificación del ítem								
<p>- Compruebe que el operador/explotador de aeródromo tiene establecido e implementado un proceso y procedimiento(s) para controlar y prevenir obstáculos, mediante el cual efectúa la vigilancia del entorno del aeródromo para identificar posibles obstáculos, considerando los siguientes criterios de evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Presente (P): Se ha establecido formalmente en el Manual de Aeródromo, un proceso y procedimiento(s) para controlar y prevenir obstáculos donde se especifica el puesto responsable de cada tarea (inspección y notificaciones), la forma de efectuar la tarea, cuándo se efectúa o con qué frecuencia y, cuando corresponda, en coordinación con quién. existe un procedimiento para garantizar que haya un plano de obstáculos; existe un procedimiento de control de obstáculos en el que se describen las verificaciones, su frecuencia y archivo y las medidas de seguimiento; existe un procedimiento para garantizar que los obstáculos no representen un peligro para la seguridad operacional y que se adopten medidas apropiadas cuando sea necesario</li> <li>○ Adecuado (S): El proceso de control y prevención de obstáculos, está acorde a la forma como está organizado el aeródromo, así como a sus atribuciones y competencias, congruentemente con la forma que el Estado y sus autoridades (aeroportuaria, aeronáutica y local/municipal) gestionan el emplazamiento de objetos en inmediaciones de los aeródromos públicos. Esto incluye el tratamiento que operador/explotador cumple de acuerdo a sus atribuciones, cuando se detecta un objeto no autorizado que constituye un obstáculo.</li> <li>○ Operativo (O): Existe evidencia documental de que el aeródromo aplica el(los) procedimiento(s) de acuerdo a lo establecido, existen registros completos que permiten auditar la trazabilidad del proceso.</li> <li>○ Eficaz (E): Como efecto de la aplicación del proceso y procedimiento(s) no han aparecido obstáculos en el aeródromo o sus inmediaciones o los mismos han sido gestionados de acuerdo a lo previsto en el procedimiento y por tanto no constituyen un peligro.</li> </ul>								

**LV-AGA-007 – LISTA DE VERIFICACIÓN: RESTRICCIONES DE ALTURA (RALT) – SECCIÓN 3: EMPLAZAMIENTO DE EQUIPOS E INSTALACIONES**

6. Ítem N.º	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
7.7	<b>DINAC R14 Cap. 9 SERVICIOS OPERACIONALES , EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO. 9.9 EMPLAZAMIENTO DE EQUIPO E INSTALACIONES EN LAS ZONAS DE OPERACIONES.</b>	¿El operador/explotador asegura que no se emplacen equipos o instalaciones en las zonas de operaciones, a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. A excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar, no se emplacen equipos o instalaciones: - En una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje, o dentro de las distancias establecidas en la columna 11 de la Tabla 3-1, columna 11, si constituyen un peligro para las aeronaves; o - En una zona libre de obstáculos si constituyera un peligro para las aeronaves en vuelo. [9.9.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Todo equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea es frangible y está colocado lo más bajo posible cuando se encuentre emplazado en: - la parte de la franja de pista a: o 75 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 3 o 4; o o 45 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 1 o 2 - en el área de seguridad de extremo de pista, la franja de calle de rodaje o dentro de las distancias indicadas en la Tabla 3-1; o - en una zona libre de obstáculos y que constituya un peligro para las aeronaves en vuelos. Debe ser frangible y montarse lo mas bajo posible. [9.9.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea que deba estar emplazado en la parte nivelada de una franja de pista ha sido considerado como un obstáculo, y en consecuencia es frangible y está montado lo más bajo posible. [9.9.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Con excepción de los que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves, no deben emplazarse equipos o instalaciones a 240 m o menos del extremo de la franja ni a: - a) 60 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 3 o 4; - b) 45 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 1 o 2; de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III. [9.9.4]				
			5. Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en una franja de pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III, o cerca de ella, es frangible y está montado lo más bajo posible siempre que: - esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja. - penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido. [9.9.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que constituya un obstáculo de importancia para las operaciones de acuerdo con 4.2.4, 4.2.11, 4.2.20 o 4.2.27 puede ser frangible y montarse lo más bajo posible. [9.9.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. El operador de aeródromo demuestre, por cualquier medio aceptable a la DINAC, que son frangibles los elementos o conexiones y los equipos e instalaciones que se emplacen en el margen y parte de la franja de pista y calle de rodaje con fines de navegación aérea o para seguridad operacional de las aeronaves. [APENDICE 7.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)	
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento		

<p><b>10. Resultado global de la verificación:</b></p> <p><input type="checkbox"/> SATISFACTORIA</p> <p><input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA</p>	<p><b>11. Firma y sello del IAGA responsable de la verificación:</b></p>
<p><b>12. Observaciones y/o comentarios del IAGA responsable:</b></p>	



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE**



FORMULARIO: [Subject]

**LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES**

**CÓDIGO ACTIVIDAD:**

FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTOS: R 14 VOL 1

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:	
2a. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el operador/explotador de aeródromo:	
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	5. IAGA de la AAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 1: INDICADORES, DISPOSITIVOS Y BALIZAS

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem			
				Si	No	N/A				
5	DINAC R14 5.1.1	¿Se provee al aeródromo de indicadores y dispositivos de señalización de acuerdo a las especificaciones de reglamento?	1. Verificar que el aeródromo esta equipados con uno o más indicadores de dirección del viento, ubicados en sus respectivos umbrales, de manera que sean visibles desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento.[5.1.1.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado			
			2. Verificar que los indicadores de la dirección del viento no sufran los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos.[5.1.1.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
			3. Verificar que si el aeródromo está destinado al uso nocturno, se dispone de la iluminación de los indicadores de la dirección del viento.[5.1.1.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)										
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem			
				Si	No	N/A				
5	DINAC R14 5.1.3	¿Se dispone de lámpara de señales?	1. Verificar que en la torre de control se dispone de una lámpara de señales que emita indistintamente señales de colores rojo, verde y blanco.[5.1.3.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado			
			8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
			8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- Las lámparas de señales de uso en torres de control son dispositivos manuales que puede dirigirse el objetivo deseado y producen cualquiera de los colores seguido de cualquiera de los otros dos.										

[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 2: SEÑALES

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.1	¿Las señales demarcadas en pistas, calles de rodaje y plataformas se ajustan a las especificaciones de reglamento?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. En una intersección de dos (o más) pistas, conserva sus señales la pista más importante, con excepción de las señales de faja lateral de pista y se interrumpirán las señales de las otras pistas. Las señales de faja lateral de la pista más importante pueden continuarse o interrumpirse en la intersección. El orden de importancia de las pistas a efectos de conservar sus señales será el siguiente: - 1° pista para aproximaciones de precisión, - 2° pista para aproximaciones de precisión y - 3° pista de vuelo visual. [5.2.1.1 – 5.2.1.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. En toda intersección de pista con calle de rodaje, se conservan las señales de la pista e interrumpen las señales de calle de rodaje, excepto por las señales de faja lateral de pista puedan interrumpirse. [5.2.1.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Las señales de pista sean de blancas y para reducir el riesgo de que la eficacia de frenado sea desigual sobre las señales, se empleó un tipo de pintura adecuado. [5.2.1.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Las señales deben consistir en superficies continuas o en una serie de fajas longitudinales que presenten un efecto equivalente al de las superficies continuas. [5.2.1.4] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Las señales de calles de rodaje, las señales de plataforma de viraje en la pista y las señales de los puestos de estacionamiento sean amarillo. [5.2.1.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Las señales de líneas de seguridad de plataforma sean de un color que contraste con el utilizado para las señales de puestos de estacionamiento de aeronaves. [5.2.1.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. En caso de que el aeródromo atienda operaciones nocturnas, verificar que la señalización sobre la superficie del pavimento sea de material reflectante diseñado para mejorar la visibilidad de las señales. [5.2.1.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
	DINAC R14 5.2.2	¿Los umbrales tienen señales designadoras de pista?	Verificar que:	Si	No	N/A	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Cada umbral de pista pavimentada cuenta con una señal designadora de pista [5.2.2.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Cada señal designadora de pista se emplaza en el umbral de pista correspondiente de conformidad con las indicaciones de la figura 5.2 [5.2.2.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Si el umbral se desplaza del extremo de la pista, se dispone una señal que muestra la designación de la pista para los aviones que despegan [5.2.2.3].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<p>4. La señal designadora de pista consiste en un número de dos cifras [5.2.2.4].</p> <p>5. Si el aeródromo cuenta con pistas paralelas este número irá acompañado de una letra. En el caso de pista única, de dos pistas paralelas y de tres pistas paralelas, el número de dos cifras será el entero más próximo a la décima parte del azimut magnético del eje de la pista, medido en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte magnético, visto en la dirección de la aproximación. Cuando se trate de cuatro o más pistas paralelas, una serie de pistas adyacentes se designará por el número entero más próximo por defecto a la décima parte del azimut magnético, y la otra serie de pistas adyacentes se designará por el número entero más próximo por exceso a la décima parte del azimut magnético. Cuando la regla anterior dé un número de una sola cifra, esta irá precedida de un cero. [5.2.2.4].</p> <p>6. En el caso de pistas paralelas, cada número designador de pista esté acompañado de una letra, como sigue, en el orden que aparecen de izquierda a derecha al verse en la dirección de aproximación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- para dos pistas paralelas: "L" "R"</li> <li>- para tres pistas paralelas: "L" "C" "R";</li> <li>- para cuatro pistas paralelas: "L" "R" "L" "R";</li> <li>- para cinco pistas paralelas: "L" "C" "R" "L" "R" o "L" "R" "L" "C" "R";</li> <li>- para seis pistas paralelas: "L" "C" "R" "L" "C" "R" [5.2.2.5].</li> </ul> <p>7. Los números y las letras tengan la forma y proporciones indicadas en la figura 5.3. Sus dimensiones no sean inferiores a las indicadas en dicha figura, pero cuando se incorporen números a las señales de umbral, las dimensiones sean mayores, con el fin de llenar satisfactoriamente los espacios entre las fajas de señales de umbral [5.2.2.6].</p>				
			<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>				
			<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>				
			-				
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.3	¿Se dispone de una señal de eje de pista en una pista pavimentada a lo largo del eje de la pista entre las señales designadoras de pista?	<p>Verificar que:</p> <p>1. La pista dispone de una señal de eje de pista en una pista pavimentada a lo largo del eje de la pista entre las señales designadoras de pista. [5.2.3.1]</p> <p>2. Las señales de eje de pista se disponen a lo largo del eje de la pista entre las señales designadoras de pista, tal como se indica en la figura 5., excepto cuando se interrumpan en virtud de 5.2.1.1 . [5.2.3.2]</p> <p>3. La señal de eje de pista consiste en una línea de trazos uniformemente espaciados. [5.2.3.3]</p> <p>4. La longitud de un trazo más la del intervalo no sea menor de 50 m ni mayor de 75 m. [5.2.3.3]</p> <p>5. La longitud de cada trazo es por lo menos igual a la longitud del intervalo, o de 30m, tomándose la que sea mayor. [5.2.3.3]</p>				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			6. La anchura de los trazos sea: - 0,90m en las pistas para aproximación de precisión de Categorías II y III; - 0,45m en pistas para aproximaciones que no sean de precisión cuyo número de clave sea 3 o 4 y en pistas para aproximaciones de precisión de Categoría I; - 0,30m en pistas para aproximaciones que no sean de precisión cuyo número de clave sea 1 o 2, y en pistas de vuelo visual. [5.2.3.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
			Verificar que:				
	DINAC R14 5.2.4	¿Se dispone de una señal de umbral en cada umbral de pista pavimentada?	1. Se dispone de una señal de umbral en: - toda pista pavimentada de vuelo por instrumentos. - toda pista pavimentada de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4, esté destinada al transporte aéreo comercial internacional. [5.2.4.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Las fajas de señal de umbral empiezan a 6 metros del umbral. [5.2.4.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. La señal de umbral de pista consiste en una configuración de fajas longitudinales de dimensiones uniformes, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista, según se indica en la figura 5.2 (A) y (B) para una pista de 45 m de anchura. [5.2.4.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. El número de fajas está de acuerdo con la anchura de la pista, como lo presentado en la Tabla, salvo que en las pistas para aproximaciones que no sean de precisión y en pistas de vuelo visual de 45 m o más de anchura, las fajas pueden ser como se indica en la figura 5-2(c) [5.2.4.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Las fajas se extienden lateralmente hasta un máximo de 3 m del borde de la pista, o hasta una distancia de 27 m a cada lado del eje de la pista, habiendo elegido de estas dos posibilidades la que dé la menor distancia lateral. 5-2 (c)[5.2.4.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Si la señal designadora de pista está situada dentro de la señal del umbral, habrá tres fajas como mínimo a cada lado del eje de la pista [5.2.4.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Si la señal designadora de pista esté situada más allá de la señal de umbral, las fajas se extenderán lateralmente a través de la pista [5.2.4.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Las fajas tengan por lo menos 30 m de longitud y 1,80 m aproximadamente de ancho, con una separación entre ellas de 1,80 m aproximadamente [5.2.4.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. En el caso de que las fajas se extiendan lateralmente a través de una pista, se utiliza un espaciado doble para separar las dos fajas más próximas al eje de la pista, y cuando la señal designadora esté situada dentro de la señal de umbral, este espacio sea de 22,5 m [5.2.4.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. Cuando el umbral esté desplazado del extremo de la pista o cuando el extremo de la pista no forme ángulo recto con el eje de la misma, se añade una faja transversal a la señal de umbral, según se indica en la figura 5-4 (B) [5.2.4.8].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. Una faja transversal no tiene menos de 1,80 m de ancho [5.2.4.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			12. Si un umbral de pista está desplazado permanentemente se pongan flechas, de conformidad con la figura 5-4 (B), en la parte de la pista delante del umbral desplazado. [5.2.4.10]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			13. Si un umbral de pista esté temporalmente desplazado de su posición normal, se señale como se muestra en la figura 5-4 (A) o (B), y se cubran todas las señales situadas antes del umbral desplazado con excepción de las de eje de pista, que se convertirán en flechas [5.2.4.11]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.5	¿Se proporciona una señal de punto de visada en cada extremo de aproximación de las pistas pavimentadas de acuerdo a lo requerido en reglamento?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se proporciona una señal de punto de visada en cada extremo de aproximación de las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos cuyo número de clave sea 2, 3 o 4 [5.2.5.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Se proporciona una señal de punto de visada en cada extremo de aproximación: - de las pistas pavimentadas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4, - de las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos cuyo número de clave sea 1 - cuando sea necesario aumentar la perceptibilidad del punto de visada. [5.2.5.2].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. La señal de punto de visada comienza en un lugar cuya distancia al umbral no sea inferior a la indicada en la columna apropiada de la tabla 5-1, excepto que, en una pista con sistema visual indicador de pendiente de aproximación, el comienzo de la señal coincida con el origen de la pendiente de aproximación visual [5.2.5.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. La señal de punto de visada consista en dos fajas bien visibles - Las dimensiones de las fajas y el espaciado lateral entre sus lados internos se ajusten a las disposiciones estipuladas en la columna apropiada de la tabla 5-1. - Cuando se proporcione una zona de toma de contacto, el espaciado lateral entre las señales sea el mismo que el de la señal de la zona de toma de contacto. [5.2.5.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5.				
6.							
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.6		Verificar que :				<input type="checkbox"/> Satisfactorio

		¿Se dispone de señal de zona de toma de contacto en la pista?	<p>1. Se dispone de señal de zona de toma de contacto en cada zona de toma de contacto de una pista pavimentada para aproximaciones de precisión cuyo número de clave sea 2, 3 ó 4. [5.2.6.1].</p> <p>2. Se proporcione una señal de zona de toma de contacto en la zona de toma de contacto de las pistas pavimentadas para aproximaciones que no sean de precisión ni de vuelo por instrumentos, cuando el número de clave de la pista sea 3 ó 4 y sea conveniente aumentar la perceptibilidad de la zona de toma de contacto [5.2.6.2].(R)</p> <p>3. Las señales de zona de toma de contacto consisten en pares de señales rectangulares, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista [5.2.6.3.1]</p> <p>4. El número de pares de señales de zona de toma de contacto coincide con el indicado en la Tabla E3, teniendo en cuenta la distancia de aterrizaje disponible, y teniendo en cuenta la distancia entre umbrales cuando la señal deba colocarse en ambos sentidos de aproximación de una pista [5.2.6.3.1].</p> <p>5. La configuración de las señales de zona de toma de contacto sea:  - de 22,5 m de largo por 3 m de ancho (figura 5-5 A)  - de 22,5 m. de largo por 1,8 m de ancho, con un espaciado de 1,5 m entre fajas adyacentes (figura 5-5 B)  y el espaciado entre fajas 1,5 m. [5.2.6.4].</p> <p>6. El espaciado lateral entre los lados internos de los rectángulos sea igual al de la señal de punto de visada cuando exista. Si no existe una señal de punto de visada, el espaciado lateral entre los lados internos de los rectángulos corresponde al espaciado lateral especificado en relación con la señal de punto de visada en la tabla 5-1(columnas 2, 3, 4 o 5, según sea apropiado) [5.2.6.4]</p> <p>7. Los pares de señales están dispuestos con espaciados longitudinales de 150 m a partir del umbral; salvo que los pares de señales de zona de toma de contacto que coinciden con la señal de punto de visada o estén situados a 50 m o menos de ésta, se han eliminado de la configuración. [5.2.6.4].</p> <p>8. Si la aproximación es de no precisión y el número de clave es 2, la pista cuenta con un par adicional de fajas de señales de zona de toma de contacto, a una distancia de 150 m. del comienzo de la señal de punto de visada. [5.2.6.5].(R)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.7	¿Se provee de señales de faja lateral de pista?	Verificar que: <p>1. Se dispone de una señal de faja lateral de pista entre los umbrales de una pista pavimentada cuando no hay contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante [5.2.7.1].</p> <p>2. Se dispone en las pistas para aproximaciones de precisión de una señal de faja lateral de pista, independientemente del contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante [5.2.7.2]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			3. La señal de faja lateral de pista consiste en dos fajas, dispuestas una a cada lado a lo largo del borde de la pista, de manera que el borde exterior de cada faja coincida con el borde de la pista, excepto cuando la pista tenga más de 60 m de ancho, en cuyo caso las fajas deberían estar dispuestas a 30 m del eje de la pista [5.2.7.3].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Cuando hay una plataforma de viraje en la pista, las señales de faja lateral de pista se continúan entre la pista y la plataforma de viraje en la pista [5.2.7.4] . (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. La señal de faja lateral de pista tiene una anchura total de 0,90 m como mínimo en las pistas con anchura de 30 m o más y por lo menos de 0,45 m en las pistas más estrechas [5.2.7.5]. (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6.				
			7.				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.8	¿Se disponen señales de eje de calle de rodaje?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se dispone de señal de eje de calle de rodaje en las calles de rodaje pavimentadas [5.2.8.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Se dispone de señal de eje de calle de rodaje en instalaciones de deshielo/antihielo. [5.2.8.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Se dispone de señal de eje de calle de rodaje en plataformas pavimentadas de manera que suministren guía continua entre el eje de la pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves [5.2.8.2].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Se dispone de señal de eje de calle de rodaje en una pista pavimentada que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje y: - no haya señales de eje de pista; o - la línea de eje de calle de rodaje no coincida con el eje de la pista. [5.2.8.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. En cada intersección de una calle de rodaje con una pista donde se haya determinado que es necesario prevenir incursiones en pista (punto crítico), se han provisto señales mejoradas de eje de calle de rodaje. [5.2.8.4].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Las señales de eje de calle de rodaje son amarillas.[5.2.1.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. En un tramo recto de calle de rodaje, la señal de eje de calle de rodaje se sitúa sobre el eje. [5.2.8.6].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. En las curvas de calle de rodaje, la señal de eje de calle de rodaje conserva la misma distancia desde la parte rectilínea de la calle de rodaje hasta el borde exterior de la curva. [5.2.8.6].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Cuando se dispone de una señal de eje de calle de rodaje en una pista de conformidad con 5.2.8.3, la señal se emplaza en el eje de la calle de rodaje designada [5.2.8.8](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. La señal mejorada de eje de calle de rodaje se extiende desde la configuración A de punto de espera de la pista (como se define en la figura 5-6, Señales de calle de rodaje) hasta una distancia de 47 m en el sentido para alejarse de la pista. Véase la figura 5-7, a) [5.2.8.9 (a)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. Si la señal mejorada de eje de calle de rodaje intersecta otra señal de punto de espera de la pista, tal como para una pista de aproximación de precisión de Categoría II o III, que está situada dentro de una distancia de 47 m de la primera señal de punto de espera de la pista, la señal mejorada de eje de calle de rodaje se interrumpe 0,9 m antes y después de la señal intersectada de punto de espera de la pista. La señal mejorada de eje de calle de rodaje continuará más allá de la señal intersectada de punto de espera de la pista durante, por lo menos, tres segmentos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			de línea de trazo discontinuo o 47 m desde el principio hasta el final, de ambas distancias, la que sea mayor. Véase la figura 5-7, b ) [5.2.8.9(b)].				
			12. Si la señal mejorada de eje de calle de rodaje continúa a través de una intersección calle de rodaje/calle de rodaje que está situada dentro de una distancia de 47 m de la señal de punto de espera de la pista, la señal mejorada de eje de calle de rodaje se interrumpa 1,5 m antes y después del punto en que el eje de la calle de rodaje intersectada cruza la señal mejorada de eje de calle de rodaje. La señal mejorada de eje de calle de rodaje continuará más allá de la intersección calle de rodaje/calle de rodaje durante, por lo menos, tres segmentos de línea de trazo discontinuo o 47 m desde el principio hasta el final, de ambas distancias la que sea mayor. Véase la figura 5-7, c) [5.2.8.9 (c)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			13. Cuando dos ejes de calle de rodaje converjan en o antes de la señal de punto de espera de la pista, la línea interior de trazo discontinuo no tenga una longitud de menos de 3 m. Véase la figura 5-7, d) [5.2.8.9 (d)]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			14. Cuando haya dos señales opuestas de punto de espera de la pista y la distancia entre las señales sea inferior a 94 m, las señales mejoradas de eje de calle de rodaje se extiendan durante toda esta distancia. Las señales mejoradas de eje de calle de rodaje no se extenderán más allá de ninguna de las dos señales de punto de espera de la pista. Véase la figura 5-7, e) [5.2.8.9 (e)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			15. La señal de eje de calle de rodaje tenga 15 cm de ancho por lo menos y sea de trazo continuo, excepto donde corte a una señal de punto de espera de la pista o una señal de punto de espera intermedio, según se muestra en la figura 5-6 [5.2.8.10].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			16. La señal mejorada de eje de calle de rodaje será como en la figura 5-7. [5.2.8.11].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<b>6. Ítem N°</b>	<b>7a. Referencia del Requisito</b>	<b>7b. Pregunta del Requisito</b>	<b>8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito</b>	<b>8b. Resultado de Verificación</b>			<b>9. Estado de cumplimiento del ítem</b>
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.2.9	En cada plataforma de viraje en la pista ¿Se suministra una señal que sirva de guía continua de modo que permita a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista?	Verificar que: 1. Se dispone de plataforma de viraje en la pista, y que la misma sirve de guía continua de modo que permite a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista. [5.2.9.1] 2. En cada plataforma de viraje en la pista se suministra una señal de plataforma de viraje consistente en una curva desde el eje de la pista hasta la plataforma de viraje. [5.2.9.2](R) 3. El radio de la curva es compatible con la capacidad de maniobra y las velocidades de rodaje normales de las aeronaves para las cuales se destina la plataforma de viraje en la pista. [5.2.9.2] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			4. El ángulo de intersección de la señal de plataforma de viraje en la pista con el eje de la pista no es superior a 30°. [5.2.9.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. La señal de plataforma de viraje en la pista se extiende de forma paralela a la señal de eje de pista en una distancia de por lo menos 60 m más allá del punto tangente cuando el número de clave es 3 ó 4, y una distancia de por lo menos 30 m cuando el número de clave es 1 ó 2. [5.2.9.3](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. La señal de plataforma de viraje en la pista guía al avión de manera de permitirle recorrer un segmento recto de rodaje antes del punto en que realizara el viraje de 180°, donde dicho segmento recto es paralelo al borde exterior de la plataforma de viraje. [5.2.9.4](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. El diseño de la curva que permita al avión realizar el viraje de 180° se basa en un ángulo de control de la rueda de proa que no excede los 45°. [5.2.9.5](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. El diseño de la señal de plataforma de viraje es tal que, cuando el puesto de pilotaje del avión se mantiene sobre dicha señal, la distancia de separación entre las ruedas del tren de aterrizaje del avión y el borde de la plataforma de viraje en la pista no será menor que el especificado en 3.3.6 [5.2.9.6].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. La señal de plataforma de viraje en la pista tiene como mínimo 15 cm de anchura y es continua en su longitud. [5.2.9.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10.				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
- Corresponde al operador/explotador de aeródromo la demostración del cumplimiento de los requisitos aplicables, lo que incluye proporcionar la documentación que evidencie que la señal de plataforma de viraje en pista se ajusta a las características especificadas en reglamento, desde el diseño hasta el demarcado existente en el lugar.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.10	¿Se dispone una señal de punto de espera de acceso a la pista en todo punto de espera de acceso a pista?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se dispone de una señal de punto de espera de la pista en todo punto de espera de la pista [5.2.10.1]</p> <p>2. En la intersección de una calle de rodaje con una pista de vuelo visual, de aproximación que no sea de precisión, o de despegue, la señal de punto de espera de la pista es de la forma indicada en las Figura 5-6, configuración A. [5.2.10.2]</p> <p>3. Si se proporciona un solo punto de espera de la pista en la intersección de una calle de rodaje con una pista de aproximación de precisión de Categorías I, II o III, la señal de punto de espera de la pista es de la forma indicada en las Figura 5-6 configuración A. [5.2.10.3]</p> <p>4. Si se proporcionen dos o tres puntos de espera de acceso a la pista en la intersección de una calle de rodaje con una pista de aproximación de precisión de Categorías I, II o III, la señal de punto de espera de acceso a la pista más cercana a la pista será como se indica en la Figura 5-6, configuración A y la señal más alejada de la pista es como se muestra en la Figura 5-6, configuración B. [5.2.10.3]</p> <p>5. La señal de punto de espera de acceso a la pista que se instale en un punto de espera de acceso a ella de conformidad con 3.12.3, es de la forma indicada en la Figura 5-6. configuración A. [5.2.10.4]</p> <p>6. Las dimensiones de la señal de punto de espera de la pista son: - Hasta el 26 de noviembre de 2026, las que se indican en la Figura 5-8, configuración A1 (o A2) o B1 (o B2), según corresponda. [5.2.10.5]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			7. A partir del 26 de noviembre de 2026, las que se indican en la Figura 5-8, configuración A2 o B2, según corresponda. [5.2.10.6]				
			8. Donde se requiera que el punto de espera de acceso a la pista sea más visible, las dimensiones de la señal de punto de espera de la pista son las indicadas en la configuración A2 o la configuración B2 de la Figura 5-8, según corresponda. [5.2.10.7] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Si una señal de punto de espera de la pista de configuración B está emplazada en una zona tal que su longitud excede de 60 m, el término "CAT II", o "CAT III", según corresponda, se marca en la superficie en los extremos de la señal de punto de espera de la pista y a intervalos iguales de 45 m como máximo entre señales sucesivas. Las letras no tienen menos de 1,8 m de altura y no están a más de 0,90 m de la señal de punto de espera. [5.2.10.8](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. La señal de punto de espera de la pista demarcada en una intersección de pista/pista es perpendicular al eje de la pista que forma parte de la ruta normalizada para el rodaje. La configuración de la señal se ajusta a lo especificado en la Figura 5-8, configuración A2. [5.2.10.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			-				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
8.027	DINAC R14 5.2.11	¿Se dispone una señal de punto de espera intermedio en todo punto de espera intermedio de un aeródromo?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se dispone de una señal de punto de espera intermedio en todo punto de espera intermedio de un aeródromo. [5.2.11.1].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Se dispone de una señal de punto de espera intermedio en el límite de salida de una instalación de deshielo/antihielo distante contigua a una calle de rodaje. [5.2.11.2].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Cuando se emplace una señal de punto de espera intermedio en la intersección de dos calles de rodaje pavimentadas, se ha colocado a través de una calle de rodaje, a distancia suficiente del borde más próximo de la calle de rodaje que la cruce, para proporcionar una separación segura entre aeronaves en rodaje. [5.2.11.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. La señal de punto de espera intermedio coincide con una barra de parada o con las luces de punto de espera intermedio, cuando se suministren. [5.2.11.3].				
			5. La distancia entre una señal de punto de espera intermedio en el límite de salida de una instalación de deshielo/ antihielo distante y el eje de la calle de rodaje contigua no es inferior a lo especificado en la Tabla 3-1 [5.2.11.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. La señal de punto de espera intermedio consiste en una línea simple de trazos, tal como se indica en la figura 5-6. [5.2.11.5].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC 5.2.12	Si se ha establecido un punto de verificación del VOR en el aeródromo, ¿el mismo se indica mediante una señal y un letrero de verificación del VOR?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Si se ha establecido un punto de verificación del VOR, este se indica mediante una señal y un letrero de punto de verificación del VOR. - [5.2.12.1].</p> <p>2. Una señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo se centrará sobre el lugar en que deba estacionarse una aeronave para recibir la señal VOR correcta [5.2.12.3]. - -</p> <p>3. La señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo consiste en un círculo de 6 m de diámetro marcado con una línea de 15 cm de anchura [véase la figura 5-9 (A) [5.2.12.4]</p> <p>4. Cuando se haya decidido que una aeronave se oriente en una dirección determinada, se haya trazado una línea que pase por el centro del círculo con el azimut deseado. Esta línea debería sobresalir 6 m del círculo, en la dirección del rumbo deseado, y terminar con una punta de flecha. La anchura de la línea debería ser de 15 cm [véase la figura 5-8 (B). [5.2.12.5].(R)</p> <p>5. Las señales de punto de verificación del VOR en el aeropuerto sean preferiblemente de color blanco, si, deberían diferenciarse del color utilizado para las señales de calle de rodaje [5.2.12.6].(R)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.13	¿Se proporcionan señales de puesto de estacionamiento de aeronaves para los lugares de estacionamiento	<p>1. Verificar que se proporcionan señales de puesto de estacionamiento de aeronaves: - en los lugares de estacionamiento designados en una plataforma pavimentada; y - en las instalaciones de deshielo / antihielo. [5.2.13.1].(R)</p> <p>2. Verificar que en cada puesto de estacionamiento en una plataforma pavimentada, las señales de puesto de estacionamiento de aeronaves están emplazadas de modo que proporcionan</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable

	designados en plataforma y en instalaciones de deshielo / antihielo?	márgenes adecuados cuando la rueda de proa siga la señal de puesto de estacionamiento. [5.2.13.2]. (R)				<input type="checkbox"/> No observado
		3. Verificar que, según lo requiera la configuración de cada puesto y para complementar otras ayudas de estacionamiento, las señales de puesto de estacionamiento de aeronaves, incluyen elementos tales como: - identificación del puesto, - línea de entrada, - barra de viraje, - línea de viraje, - barra de alineamiento, - línea de parada y - línea de salida. [5.2.13.3].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4. Verificar que en cada puesto se ha emplazado una identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves (letra o número) después del comienzo de la línea de entrada y a corta distancia de ésta, cuya altura es adecuada para ser legible desde el puesto de pilotaje de la aeronave que utilice el puesto de estacionamiento. [5.2.13.4]. (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5. Si en un puesto de estacionamiento de aeronaves hay dos juegos de señales coincidentes a fin de permitir un uso más flexible de la plataforma, y resultara difícil identificar cuál es la señal de puesto de estacionamiento que ha de seguirse o la seguridad se viera menoscabada en el caso de seguirse la señal equivocada, verificar que se ha añadido a la identificación del puesto de estacionamiento la identificación de las aeronaves a las que se destina cada juego de señales. [5.2.13.5]. (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6. Verificar que las líneas de entrada, de viraje y de salida de los puestos de estacionamiento, son continuas en el sentido longitudinal y tienen un ancho no menor de 15 cm. [5.2.13.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		7. Cuando uno o más juegos de señales de puesto de estacionamiento estén superpuestos, las verificar que las señales previstas para las aeronaves con mayores exigencias son continuas y las destinadas a las otras aeronaves discontinuas. [5.2.13.6](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		8. Verificar que las partes curvas de las líneas de entrada, de viraje y de salida de los puestos de estacionamiento tienen radios apropiados para el tipo de aeronave con mayores exigencias de todas las aeronaves para las cuales están destinadas las señales. [5.2.13.7](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		9. En los casos en que se desee que una aeronave circule en una dirección solamente, verificar que se han añadido flechas que señalen la dirección a seguir, a las líneas de entrada y de salida. [5.2.13.8](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		10. Verificar que en todo punto de inicio de viraje, se emplaza una barra de viraje en ángulo recto con respecto a la línea de entrada, que: - es visible desde el puesto izquierdo de pilotaje; - tiene una longitud no inferior a 6 m; - tiene ancho no inferior a 15 cm; e - incluye una flecha para indicar la dirección del viraje [5.2.13.9](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		11. Si se requiere más de una barra de viraje o línea de parada, se encuentran codificadas. [5.2.13.10](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		12. Verificar que para cada puesto de estacionamiento se ha emplazado una barra de alineamiento de modo que: - Coincide con la proyección del eje de la aeronave en la posición de estacionamiento especificada. - Es visible para el piloto durante la parte final de la maniobra de estacionamiento. - Tiene anchura no inferior a 15 cm. [5.2.13.11](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		13. Verificar que para cada posición de estacionamiento de aeronave está emplazada una línea (barra) de parada en ángulo recto con respecto a la barra de alineamiento, que: - Es visible a través del asiento izquierdo del puesto de pilotaje en el punto de parada previsto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiene una longitud no inferior a 6 m.</li> <li>- Tiene un ancho no inferior a 15 cm. . [5.2.13.12]</li> </ul>				
			14.				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La verificación de este ítem se basa en revisión de la evidencia documental presentada por el operador/explotador de aeródromo como ser planos donde se detalle la señalización horizontal de plataforma como fue diseñada y demarcada, complementándose la verificación con observación en el lugar.</li> <li>- Puede considerarse que aquellas señales que proporcionan orientación al piloto para el atraque no son aplicables en los puestos previstos para que todas las aeronaves se estacionen y salgan con equipo de remolque.</li> </ul>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
8.033	DINAC R14 5.2.8	¿Se proporciona señal de eje de calle de rodaje en plataforma?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se proporciona señal de eje de calle de rodaje en plataforma para proporcionar a las aeronaves guía para el rodaje hasta el punto de la plataforma donde se inician las señales de los puestos de estacionamiento de aeronaves. [5.2.8.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2.				
			3.				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 7.2	¿Se provee señal de borde de la plataforma?	1. Verificar que la(s) plataforma(s) cuenta(n) con señal de borde de plataforma que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves; y</li> <li>- tiene características iguales a la señal de borde de calle de rodaje. [7.2.1]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.14	¿Se proporcionan líneas de seguridad en las plataformas pavimentadas?	Verificar que, según lo requieran las configuraciones de estacionamiento y las instalaciones terrestres:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se proporcionan líneas de seguridad en las plataformas pavimentadas. [5.2.14.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Las líneas de seguridad de plataformas se emplazan de modo que definen la zona destinada al uso por parte de los vehículos terrestres y otros equipos de servicio de las aeronaves, a fin de proporcionar una separación segura con respecto a la aeronave. [5.2.14.2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Las líneas de seguridad de plataforma incluyan elementos tales como líneas de margen de extremo de ala y líneas de límite de calles de servicio, según lo requieran las configuraciones de estacionamiento y las instalaciones terrestre. [5.2.14.3].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. La línea de seguridad de plataforma sea continua en un sentido longitudinal y tenga por lo menos 10 cm de anchura, [5.2.14.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
-							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.15	¿Se provee una señal de punto de espera en todos los puntos de entrada de la vía de vehículos a la pista?	Verificar que				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. En todos los puntos de entrada de la vía de vehículos a la pista, se provee una señal de punto de espera. [5.2.15.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. La señal de punto de espera en la vía de vehículos se emplaza a través de la vía en el punto de espera. [5.2.15.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. La señal de punto de espera en la vía de vehículos se conforma a los reglamentos locales de tráfico [5.2.15.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
-							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.16	Cuando en algún lugar no sea posible instalar letreros con instrucciones obligatorias ¿Se disponen señales con instrucciones obligatorias?	1. Cuando no sea posible instalar un letrero con instrucciones obligatorias de conformidad con lo establecido en 5.4.2.1, verificar que se dispone de una señal con instrucciones obligatorias sobre la superficie del pavimento. [5.2.16.1].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que no se colocan señales con instrucciones obligatorias en las pistas, excepto que se requiera desde el punto de vista de las operaciones. [5.2.16.5].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Verificar que cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones, los letreros con instrucciones obligatorias se complementan con señales con instrucciones obligatorias. [5.2.16.2].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Verificar que las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje cuya clave sea A, B, C o D, se colocan transversales al eje de la calle de rodaje y centradas sobre el eje y en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista, como se muestra en la figura 5-10 (A). La distancia entre el borde más próximo de esta señal y esta señal de punto de espera de la pista o la señal de eje de calle de rodaje no sea inferior a 1 m. [15.2.16.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Verificar que las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje clave E o F, se colocan transversales al eje de la calle de rodaje y están ubicadas a ambos lados del eje de la calle de rodaje y en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista, como se muestra en la figura 5-10 (B). La distancia entre el borde más próximo de esta señal y la señal de punto de espera de la pista o la señal de eje de calle de rodaje no sea inferior a 1 m [5.2.16.4].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Verificar que las señales con instrucciones obligatorias sean blancas sobre un fondo rojo, con excepción de las señales de PROHIBIDA LA ENTRADA (NO ENTRY), la inscripción proporcionará información idéntica a la del letrero con instrucciones obligatorias [5.2.16.6].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Verificar que la señal de PROHIBIDA LA ENTRADA consiste en la inscripción NO ENTRY en blanco sobre fondo rojo. [5.2.16.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. En caso de no existir suficiente contraste entre la señal de instrucciones obligatorias y el pavimento, verificar que exista un reborde de preferencia blanco o negro. [5.2.16.8].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Verificar que la altura de los caracteres en pistas clave C, D, E o F sean de 4 m. de alto, y de 2 m. en calve A o B, y que las mismas se ajustan a la forma y proporciones que se ilustran en el apéndice 3. [5.2.16.9].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. Verificar que el fondo sea rectangular y se extienda un mínimo de 0,5 m. lateral y verticalmente más allá de los extremos de la inscripción. [5.2.16.10].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.2.17	Quando no sea posible instalar letreros de información ¿El operador de aeródromo provee señales de información?	<p>1. Cuando se determine que no es práctico o sea físicamente imposible instalar un letrero de información en un lugar en el que normalmente se instalaría, verificar que se proporciona una señal de información en la superficie del pavimento. [5.2.17.1]</p> <p>2. Verificar que las señales de información estén instaladas antes de las intersecciones complejas en las pistas de rodaje y después de las mismas. [5.2.17.3](R)</p> <p>3. Verificar que las señales de información estén instaladas a intervalos regulares a lo largo de una calle de rodaje de gran longitud. [5.2.17.4](R)</p> <p>4. Verificar que las señales de información estén emplazadas transversalmente en la superficie de la calle de rodaje o plataforma, donde fuese necesaria, y se emplaza de manera que pueda leerse desde el puesto de pilotaje de una aeronave que se aproxima. [5.2.17.5](R)</p> <p>5. Verificar que las señales de información estén inscritas en color amarillo con fondo negro cuando reemplaza o complementa a un letrero de emplazamiento. [5.2.17.6]</p> <p>6. Verificar que las señales de información estén inscritas en negro con fondo amarillo cuando reemplaza o complementa a un letrero de dirección o destino. [5.2.17.6]</p> <p>7. En caso de no existir suficiente contraste entre la señal de información y el pavimento, verificar que exista un reborde negro en el fondo amarillo, o un reborde amarillo en el fondo negro. [5.2.17.7]</p> <p>8. Verificar que la altura de los carteles sea de 4 m, y sus proporciones y forma según las que se indican en el apéndice 3. [5.2.17.8](R)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							

[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 3: LUCES

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.1	¿Toda luz no aeronáutica de superficie situada cerca de un aeródromo y que pudiera poner en peligro la seguridad de las aeronaves, se extinguirá, se apantallará o se modificará de forma que se suprima la causa de ese peligro?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Si existen luces no aeronáuticas de superficie situadas cerca de un aeródromo, y que pudieran poner en peligro la seguridad de las aeronaves, se toman medidas de extinción, apantallamiento o de modificación para suprimir la causa de ese peligro. [5.3.1.1].</li> <li>Las luces de aproximación elevadas y sus estructuras de soporte son frangibles salvo que, en la parte del sistema de iluminación de aproximación más allá de 300 m del umbral: <ul style="list-style-type: none"> <li>cuando la altura de la estructura de soporte es de más de 12 m, el requisito de frangibilidad se aplicará a los 12 m superiores únicamente; y</li> <li>cuando la estructura de soporte está rodeada de objetos no frangibles, únicamente la parte de la estructura que se extiende sobre los objetos circundantes será frangible. [5.3.1.4].</li> </ul> </li> <li>Cuando un dispositivo luminoso de luces de aproximación o una estructura de soporte no son suficientemente visibles por sí mismos, se marcan adecuadamente. [5.3.1.5].</li> <li>Las luces elevadas de pista, de zona de parada y de calle de rodaje deben ser frangibles. [5.3.1.6]</li> <li>La altura de las luces elevadas de pista, de zona de parada y de calle de rodaje es lo suficientemente baja para respetar la distancia de guarda de las hélices y barquillas de los motores de las aeronaves de reacción. [5.3.1.6]</li> <li>Los dispositivos de las luces empotradas en la superficie de las pistas, zonas de parada, calles de rodaje y plataformas están diseñados y dispuestos de manera que soportan el paso de las ruedas de una aeronave sin que se produzcan daños a la aeronave ni a las luces. [5.3.1.7]</li> <li>La temperatura producida por conducción o por radiación en el espacio entre una luz empotrada y el neumático de una aeronave no exceda de 160°C durante un período de 10 minutos de exposición. [5.3.1.8]</li> <li>La intensidad de la iluminación de pista es adecuada para las condiciones mínimas de visibilidad y luz ambiente en que se trate de utilizar la pista, y compatible con la de las luces de la sección más próxima del sistema de iluminación de aproximación, cuando exista esta última. [5.3.1.9.1]</li> <li>Que cuando se instale un sistema de iluminación de gran intensidad, éste cuente con reguladores de corriente continua que permiten ajustar la intensidad de las luces según las condiciones que prevalezcan, y que se proveen medios de reglaje de intensidad separados, u otros métodos que garanticen que cuando se instalen, los siguientes sistemas puedan funcionar con intensidades compatibles: <ul style="list-style-type: none"> <li>sistema de iluminación de aproximación;</li> <li>luces de borde de pista;</li> <li>luces de umbral de pista;</li> <li>luces de extremo de pista;</li> <li>luces de eje de pista;</li> <li>luces de zona de toma de contacto; y</li> <li>luces de eje de calle de rodaje</li> </ul> </li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			[5.3.1.10]				
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
<b>[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 3: LUCES</b>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.2	¿Se dispone de luces de emergencia en el aeródromo, cuando éste está provisto de iluminación de pista y sin fuente secundaria de energía eléctrica,?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verificar que si el aeródromo está provisto de iluminación de pista y sin fuente secundaria de energía eléctrica, se dispone de un número suficiente de luces de emergencia para instalarlas por lo menos en la pista primaria en caso de falla del sistema normal de iluminación. [5.3.2.1].(R)</li> <li>2. Verificar que se adaptan, como mínimo, a la configuración requerida para una pista de vuelo visual. [5.3.2.2].(R)</li> <li>3. Verificar que el color de las luces de emergencia se ajusta a los requisitos relativos a colores para la iluminación de pista, si bien donde no sea factible colocar luces de color en el umbral ni en el extremo de pista, todas las luces sean de color blanco variable o lo más parecidas posible a este color. [5.3.2.3].(R)</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.3	En caso de que se prevean operaciones nocturnas en el aeródromo ¿se cuenta con un faro de aeródromo o un faro de identificación?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El aeródromo cuente con un faro de aeródromo cuando se cumplan una o más de las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>- aeronaves que vuelen predominantemente con la ayuda de medios visuales,</li> <li>- la visibilidad sea, a menudo, reducida,</li> <li>- dificultad para localizar el aeródromo desde el aire, debido a luces circundantes o a la topografía. [5.3.3.3]</li> </ul> </li> <li>2. El faro de aeródromo está emplazado de modo que en las direcciones importantes no quede apantallado por ningún objeto ni deslumbre al piloto durante la aproximación para aterrizar [5.3.3.5](R)</li> <li>3. El faro de aeródromo dé destellos de color alternados con destellos blancos, o destellos blancos solamente. La frecuencia del total de destellos sea de 20 a 30 por minuto. Que cuando se usen destellos de color, sean verdes en los faros instalados en aeródromos terrestres y amarillos en los faros instalados en hidroaeródromos. Cuando se trate de un aeródromo mixto (aeródromo</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			terrestre e hidroaeródromo), los destellos de color tengan las características colorimétricas correspondientes a la sección del aeródromo que se designa como instalación principal. [5.3.3.6]				
			4. La luz del faro se vea en todos los ángulos de azimut. La distribución vertical de la luz se extienda hacia arriba, desde una elevación de no más de 1° hasta una elevación que la autoridad competente determine que es suficiente para dar orientación en la máxima elevación en que se trate de utilizar el faro, y la intensidad efectiva de los destellos no sea inferior a 2 000 cd. [5.3.3.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. En caso de que se prevean operaciones nocturnas y el aeródromo no pueda identificarse fácilmente desde el aire por las luces existentes, u otros medios, se provee de un faro de identificación en el aeródromo. [5.3.3.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. El faro de identificación está emplazado en el aeródromo, en una zona de baja iluminación de fondo. [5.3.3.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. El faro de identificación esté emplazado de modo que en las direcciones importantes no quede apantallado por ningún objeto ni deslumbre al piloto durante la aproximación para aterrizar [5.3.3.10](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. El faro de identificación de los aeródromos terrestres sea visible en cualquier ángulo de azimut. La distribución vertical de la luz se extienda hacia arriba desde un ángulo no superior a 1° hasta un ángulo de elevación que la autoridad competente determine como suficiente para proporcionar guía hasta la elevación máxima a la que se prevé utilizar el faro, y la intensidad efectiva de los destellos no sea inferior a 2 000 cd. [5.3.3.11]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. El faro de identificación emita destellos verdes en aeródromos terrestres y destellos amarillos en hidroaeródromos. [5.3.3.12]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. Los caracteres que emite el faro de identificación se transmiten en código morse internacional. [5.3.3.13]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. La velocidad de emisión sea de seis a ocho palabras por minuto, y la duración correspondiente a los puntos Morse, de 0,15 a 0,20 s por cada punto. [5.3.3.14](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.4	¿Se ha provisto a la(s) pista(s) de un aeródromo de un sistema de iluminación de aproximación, acorde con los reglamentos?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se ha instalado un sistema sencillo de iluminación de aproximación para toda pista de vuelo visual cuando el número de clave sea 3 ó 4 y destinada a ser utilizada de noche, salvo cuando la pista se utilice solamente en condiciones de buena visibilidad y se proporcione guía suficiente por medio de otras ayudas visuales, o también se haya instalado un sistema sencillo de iluminación de aproximación para proporcionar guía visual durante el día[5.3.4.1(a)] (R)</p> <p>2. Se ha instalado un sistema sencillo de iluminación de aproximación para servir a una pista para aproximaciones instrumentales que no son de precisión, salvo cuando la pista se utilice solamente en condiciones de buena visibilidad y se proporcione guía suficiente por medio de otras ayudas visuales. [5.3.4.1(b)]</p> <p>3. En una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I hay instalado un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I [5.3.4.1©]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			4. En una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III, hay instalado un sistema de iluminación de aproximación de precisión de las Categorías II y III [5.3.4.1(d)].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			5. El sistema sencillo de iluminación de aproximación consiste en una fila de luces, situadas en la prolongación del eje de la pista, que se extiende, siempre que sea posible, hasta una distancia no menor de 420 m desde el umbral, con una fila de luces que formen una barra transversal de 18 m o 30 m de longitud a una distancia de 300 m del umbral . [5.3.4.2].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, las luces que forman la barra transversal están, siempre que sea posible, en una línea recta horizontal, perpendicular a la fila de luces de eje y bisecada por ella. Las luces de la barra transversal estén espaciadas de forma que produzcan un efecto lineal; excepto que cuando se utilice una barra transversal de 30 m podrán dejarse espacios vacíos a cada lado del eje. Estos espacios vacíos se mantengan reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no exceda de 6 m. [5.3.4.3].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, las luces que forman el eje se colocan a intervalos longitudinales de 60 m, salvo cuando se estime conveniente mejorar la guía proporcionada, en cuyo caso podrán colocarse a intervalos de 30 m. La luz situada más próxima a la pista se encuentre instalada ya sea a 60 m o a 30 m del umbral, según el intervalo longitudinal seleccionado para las luces de eje . [5.3.4.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			8. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, y en el aeródromo no es materialmente posible disponer de un eje que se extienda hasta una distancia de 420 m desde el umbral, éste se extienda hasta 300 m, de modo que incluya la barra transversal. Si esto no es posible, las luces de eje se extiendan lo más lejos posible, y cada una de sus luces consisten en una barreta de 3 m de longitud, por lo menos. Siempre que el sistema de aproximación tenga una barra transversal a 300 m del umbral, puede instalarse una barra transversal adicional a 150 m del umbral [5.3.4.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, que el sistema se encuentre situado tan cerca como sea posible del plano horizontal que pasa por el umbral, de manera que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ningún objeto, salvo una antena azimutal ILS o MLS, sobresale del plano de las luces de aproximación dentro de una distancia de 60 m a partir del eje del sistema; y</li> <li>- ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de eje (no en sus extremos), quede oculta para las aeronaves que realicen la aproximación. [5.3.4.6](R)</li> </ul> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, toda antena azimutal ILS o MLS que sobresale del plano de las luces se considera como obstáculo y se señala e ilumina en consecuencia. [5.3.4.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			11. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, las luces del sistema sean luces fijas y su color sea tal que garanticen que el sistema se distingue fácilmente de otras luces aeronáuticas de superficie, y de las luces no aeronáuticas en caso de haberlas. [5.3.4.7].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			12. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, cada una de las luces de eje del sistema sencillo consistan en: <ul style="list-style-type: none"> <li>- una sola luz; o bien</li> <li>- una barreta de por lo menos 3 m de longitud [5.3.4.7]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			13. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, e instaladas en una pista de vuelo visual, las luces son visibles desde todos los ángulos de azimut necesarios para el piloto durante el tramo básico y en la aproximación final	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			- La intensidad de las luces será adecuada en todas las condiciones de visibilidad y luz ambiente para los que se haya instalado el sistema.[5.3.4.8]			
			14. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, e instaladas en una pista para aproximaciones que no sean de precisión, las luces sean visibles desde todos los ángulos de azimut necesarios para el piloto de una aeronave que en la aproximación final no se desvíe excesivamente de la trayectoria definida por la ayuda no visual [5.3.4.9](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			15. Si el aeródromo cuenta con un sistema sencillo de iluminación de aproximación, las luces se proyectan para proporcionar guía, tanto de día como de noche, en las condiciones más desfavorables de visibilidad y luz ambiente para las que se pretenda que el sistema continúe siendo utilizable [5.3.4.9](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			16. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, el mismo consiste en una fila de luces situadas en la prolongación del eje de pista, extendiéndose donde sea posible, hasta una distancia de 900 m a partir del umbral, con una fila de luces que formen una barra transversal de 30 m de longitud, a una distancia de 300 m del umbral de la pista. [5.3.4.10] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			17. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, las luces que forman la barra transversal sigan, siempre que sea posible, una línea recta horizontal, perpendicular a la fila de luces de eje y bisecada por ella. [5.3.4.11]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			18. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, las luces que forman el eje se sitúen a intervalos longitudinales de 30 m con la luz situada más próxima a la pista instalada a 30 m del umbral [5.3.4.12]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			19. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, el mismo se encuentre situado tan cerca como sea posible del plano horizontal que pasa por el umbral, de manera que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ningún objeto, salvo una antena azimutal ILS o MLS, sobresalga del plano de las luces de aproximación dentro de una distancia de 60 m a partir del eje del sistema; y</li> <li>- ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de eje (no las luces de los extremos), quedará oculta para las aeronaves que realicen la aproximación [ 5.3.4.13]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			20. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, toda antena azimutal ILS o MLS que sobresalga del plano de las luces se considerará como obstáculo y se señalará e iluminará en consecuencia [5.3.4.13]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			21. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, las luces de eje y de barra transversal de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I son luces fijas de color blanco y variable. [5.3.4.14]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			22. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, cada una de las posiciones de luces de eje consista en: <ul style="list-style-type: none"> <li>- una sola luz en los 300 m internos del eje, dos luces en los 300 m intermedios del eje y tres luces en los 300 m externos del eje, para proporcionar información a distancia; o bien</li> <li>- una barreta. [5.3.4.14]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			23. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en el párrafo 10.5.10, cada posición de luz de eje consista en cualquiera de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- una sola luz; o</li> <li>- una barreta. [5.3.4.15]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			24. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, las barretas tengan por lo menos 4 m de longitud. [5.3.4.16]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			25. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, el eje este formado por las barretas que se describen en 5.3.4.14 b) o 5.3.4.15 b), cada una de ellas se suplemente con una luz de destellos, excepto cuando se considere que tales luces son innecesarias, teniendo en cuenta las características del sistema y la naturaleza de las condiciones meteorológicas. [5.3.4.17](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			26. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, cada una de las luces de destellos que se describen en 5.3.4.17 emita dos destellos por segundo, comenzando por la luz más alejada del sistema y continuando en sucesión en dirección del umbral hasta la última luz, y que el circuito eléctrico se concibe de forma que estas luces funcionan independientemente de las demás luces del sistema de iluminación de aproximación. [5.3.4.18]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			27. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, las luces de eje sean como las que se describen en 5.3.4.14 a) o 5.3.4.15 a), además de la barra transversal a 300 m del umbral se hayan instaladas barras transversales adicionales de luces situadas a 150 m, 450 m, 600 m y 750 m del umbral  - Las luces que forman cada barra transversal sigan, siempre que sea posible, una línea recta horizontal, perpendicular a la fila de luces de eje y bisecada por ella.  - Las luces están espaciadas de forma que producen un efecto lineal, pero dejan espacios vacíos a cada lado del eje. Estos espacios vacíos están reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no mide más de 6 m  [5.3.4.19]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			28. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, cuando las barras transversales adicionales descritas en 5.3.4.19 se incorporen al sistema, los extremos exteriores de las barras transversales estén dispuestos en dos rectas paralelas a la fila de luces de eje o que converjan para cortar el eje de la pista, a 300 m del umbral. [5.3.4.20]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			29. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, consista en una fila de luces situadas en la prolongación del eje de la pista, extendiéndose, donde sea posible, hasta una distancia de 900 m a partir del umbral de la pista. Además, el sistema tenga dos filas laterales de luces, que se extiendan hasta 270 m a partir del umbral, y dos barras transversales, una a 150 m y la otra a 300 m del umbral, como se indica en la figura 5-14[5.3.4.22]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			30. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en el párrafo 10.5.7, el sistema tenga dos filas laterales de luces que se extiendan hasta 240 m a partir del umbral, y dos barras transversales, una a 150 m y la otra a 300 m del umbral, como se indica en la figura 5-15 [5.3.4.22] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			31. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, las luces que forman el eje se coloquen a intervalos longitudinales de 30 m con las luces más cercanas a la pista colocadas a 30 m del umbral [5.3.4.23]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			32. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, las luces que forman las filas laterales se colocarán a cada lado del eje, con un espaciado longitudinal igual al que tienen las luces de eje y con la primera luz instalada a 30 m del umbral. Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en 10.5.7, las luces que forman las filas laterales estén colocadas a cada lado del eje, con un espaciado longitudinal de 60 m,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			estando la primera luz colocada a 60 m del umbral. El espaciado lateral (o vía) entre las luces de las filas laterales más cercanas no sea inferior a 18 m ni superior a 22,5 m y, con preferencia, sea de 18 m, pero en todo caso sea igual al de las luces de la zona de toma de contacto [5.3.4.24]			
			33. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, la barra transversal instalada a 150 m del umbral llene los espacios vacíos entre las luces de eje y las de las filas laterales. [5.3.4.25]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			34. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, la barra transversal instalada a 300 m del umbral se extienda a ambos lados de las luces de eje hasta una distancia de 15 m del eje [5.3.4.26]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			35. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, las luces de eje situadas a más de 300 m del umbral consistan en luces tales como las que se describen en 5.3.4.31 b) o 5.3.4.32 b), se dispongan barras transversales adicionales de luces a 450 m, 600 m y 750 m del umbral [5.3.4.27]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			36. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, cuando las barras transversales adicionales descritas en 5.3.4.27 se incorporan al sistema, los extremos exteriores de las barras transversales estén dispuestos en dos rectas paralelas a la fila de luces de eje o que converjan para cortar el eje de la pista a 300 m del umbral [5.3.4.28]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			37. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, el sistema se encuentre situado tan cerca como sea posible del plano horizontal que pasa por el umbral, de manera que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ningún objeto, salvo una antena azimutal ILS o MLS, sobresale del plano de las luces de aproximación dentro de una distancia de 60 m a partir del eje del sistema; y</li> <li>- ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de eje (no las luces de los extremos), quede oculta para las aeronaves que realizan la aproximación</li> </ul> [5.3.4.29]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			38. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, toda antena azimutal ILS o MLS que sobresale del plano de las luces se considerará como obstáculo y se señalará e iluminará en consecuencia. [5.3.4.29]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			39. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, en los primeros 300 m a partir del umbral, el eje de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III consista en barretas de color blanco variable, excepto cuando el umbral esté desplazado 300 m o más, en cuyo caso el eje consista en elementos de una sola luz de color blanco variable [5.3.4.30]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			40. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en el párrafo 10.5.7, el eje de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II y III hasta los primeros 300 m a partir del umbral consiste en cualquiera de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- barretas, cuando el eje 300 m más allá del umbral consta de barretas como las descritas en 5.3.4.32 a); o</li> <li>- luces individuales alternando con barretas, cuando el eje 300 m más allá del umbral consta de luces solas como las descritas en 5.3.4.32 b), con la luz sola de más adentro emplazada a 30 m y la barreta de más adentro emplazada a 60 m del umbral; o</li> <li>- luces solas cuando el umbral está desplazado 300 m o más; todas ellas de color blanco variable</li> </ul> [5.3.4.30]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		41. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, más allá de 300 m del umbral, cada posición de luz de eje consiste en: una barreta como las utilizadas en los 300 m internos; o dos luces en los 300 m intermedios del eje y tres luces en los 300 m externos del eje; todas ellas de color blanco variable [5.3.4.31]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		42. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, cuando puede demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de aproximación especificado como objetivo de mantenimiento en el párrafo 10.5.7, más allá de los 300 m a partir del umbral la posición de la luz de eje consiste en cualquiera de: una barreta; o una sola luz; ambas de color blanco variable [5.3.4.32]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		43. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, las barretas tengan 4 m de longitud como mínimo. Cuando las barretas estén compuestas de luces que se aproximen a fuentes luminosas puntiformes, las luces estén uniformemente espaciadas a intervalos no superiores a 1,5 m [5.3.4.33]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		44. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, que el eje más allá de 300 m a partir del umbral consista en barretas como las descritas en 5.3.4.31 a) o 5.3.4.32 a), cada barreta más allá de los 300 m se suplemente con una luz de destellos de condensador, excepto cuando se considere que tales luces son innecesarias, teniendo en cuenta las características del sistema y la naturaleza de las condiciones meteorológicas.[15.3.4.34]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		45. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, cada una de las luces de destellos emita dos destellos por segundo, comenzando por la luz más alejada del sistema y continuando en sucesión en dirección del umbral hasta la última luz. [5.3.4.35]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		46. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, el circuito eléctrico se conciba de forma que estas luces funcionen independientemente de las demás luces del sistema de iluminación de aproximación. [5.3.4.35]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		47. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, la fila consista en barretas rojas, y que la longitud de las barretas de la fila lateral y el espaciado entre sus luces sean iguales a los de las barretas luminosas de la zona de toma de contacto [5.3.4.36]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		48. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, las luces que forman las barras transversales son luces fijas de color blanco variable, y que las luces se distancian uniformemente a intervalos de no más de 2,7 m [5.3.4.37]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		49. Si el aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, la intensidad de las luces rojas es compatible con la intensidad de las luces blancas [5.3.4.38]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>					

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.5	¿Se provee de Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Se ha instalado un sistema visual indicador de pendiente de aproximación en cada umbral que lo requiera, para facilitar la aproximación a una pista, que cuente o no con otras ayudas para la aproximación, visuales o no visuales, cuando exista una o más de las condiciones siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>la pista sea utilizada por turbo reactores u otros aviones con exigencias semejantes en cuanto a guía para la aproximación;</li> <li>el piloto de cualquier tipo de avión pueda tener dificultades para evaluar la aproximación por una de las razones siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>orientación visual insuficiente;</li> <li>información visual equívoca;</li> </ul> </li> <li>la presencia de objetos en el área de aproximación pueda constituir un peligro grave si un avión desciende por debajo de la trayectoria normal de aproximación, especialmente si no se cuenta con una ayuda no visual u otras ayudas visuales que adviertan la existencia de tales objetos;</li> <li>las características físicas del terreno en cada extremo de la pista constituyan un peligro grave en el caso en que un avión efectúe un aterrizaje demasiado corto o demasiado largo; o</li> <li>las condiciones del terreno o las condiciones meteorológicas predominantes sean tales que el avión pueda estar sujeto a turbulencia anormal durante la aproximación [5.3.5.1]</li> </ul> </li> <li>Se haya instalado un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI), si el número de clave es 3 ó 4 o cuando existe una o más de las condiciones especificadas en 5.3.5.1. [5.3.5.3]</li> <li>Se haya instalado un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI o APAPI) si el número de clave es 1 ó 2 o cuando existe una o más de las condiciones especificadas en 5.3.5.1. [5.3.5.5]</li> <li>Se haya instalado un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI), cuando el umbral de la pista esté desplazado temporalmente y se cumplan una o más de las condiciones especificadas en 5.3.5.1, a menos que el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea utilizada por aviones que no se destinen a servicios aéreos internacionales, en cuyo caso se debe verificar que se haya instalado de un APAPI. [5.3.5.6](R)</li> <li>Cuando se instale un PAPI o APAPI en una pista equipada con ILS, la distancia entre el umbral y el sitio de instalación del PAPI o APAPI se haya calculado de modo que se logre la mayor compatibilidad posible entre las ayudas visuales y las no visuales, y se haya tenido en cuenta en cuenta la variación de la distancia vertical entre los ojos del piloto y la antena de los aviones que utilizan regularmente la pista. [Figura 5-19 b]</li> <li>Cuando se instale un PAPI o APAPI en una pista no equipada con ILS o MLS, la distancia entre el umbral y el emplazamiento de la barra de ala del sistema, se haya calculado de modo de asegurar que la altura más baja a la cual el piloto vea una indicación de trayectoria de aproximación correcta, proporcione el margen de separación vertical entre las ruedas y el umbral, para los aviones más críticos que utilizan regularmente la pista. [Figura 5-19 a]]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			7. El sistema PAPI consiste en una barra de ala con cuatro elementos de lámparas múltiples (o sencillas por pares) de transición definida situados a intervalos iguales y se encuentra colocado al lado izquierdo de la pista, a menos que sea materialmente imposible. [5.3.5.24.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			8. El sistema APAPI consiste en una barra de ala con dos elementos de lámparas múltiples (o sencillas por pares) de transición definida, y se encuentra colocado al lado izquierdo de la pista, a menos que sea materialmente imposible [5.3.5.25]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9. La barra de ala de un PAPI está construida y dispuesta de manera que el piloto que realiza la aproximación: - vea rojas las dos luces más cercanas a la pista y blancas las dos más alejadas, cuando se encuentre en la pendiente de aproximación o cerca de ella - vea roja la luz más cercana a la pista y blancas las tres más alejadas, cuando se encuentre por encima de la pendiente de aproximación, y blancas todas las luces en posición todavía más elevada; y - vea rojas las tres luces más cercanas a la pista y blanca la más alejada, cuando se encuentre por debajo de la pendiente de aproximación, y rojas todas las luces en posición todavía más baja. [5.3.5.26]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10. La barra de ala de un APAPI está construida y dispuesta de manera que el piloto que realiza la aproximación: - vea roja la luz más cercana a la pista y blanca la más alejada, cuando se encuentre en la pendiente de aproximación o cerca de ella - vea ambas luces blancas cuando se encuentre por encima de la pendiente de aproximación; y - vea ambas luces rojas cuando se encuentre por debajo de la pendiente de aproximación [5.3.5.26]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			11. Los elementos luminosos están emplazados como se indica en la configuración básica de la figura 5-19, de acuerdo al siguiente detalle: - que los elementos que forman la barra de ala estén montados de manera que aparezca al piloto del avión que efectúa la aproximación, como una línea sensiblemente horizontal que los elementos luminosos se montan lo más abajo posible y sean frangibles - que son respetados los siguientes criterios de instalación: a) cuando se instala un PAPI o APAPI en una pista no equipada con ILS o MLS, la distancia D1 de la Figura E-12 se calcula para asegurar que la altura más baja a la cual el piloto ve una indicación de trayectoria de aproximación correcta (figura 5-20, ángulo B para el PAPI y ángulo A para el APAPI) proporciona el margen vertical entre las ruedas y el umbral especificado en la columna apropiada de la tabla 5-2 para los aviones más críticos que utilizan regularmente la pista b) cuando se instala un PAPI o APAPI en una pista equipada con ILS o MLS, la distancia D1 se calcula de modo que se logra la mayor compatibilidad posible entre las ayudas visuales y las no visuales, teniendo en cuenta la variación de la distancia vertical entre los ojos del piloto y la antena de los aviones que utilizan regularmente la pista. La distancia sea igual a la que media entre el umbral y el origen real de la trayectoria de planeo ILS o de la trayectoria de planeo mínima MLS, según corresponda, más un factor de corrección por la variación de la distancia vertical entre los ojos del piloto y la antena de los aviones en cuestión. El factor de corrección se haya obtenido multiplicando la distancia vertical media entre los ojos del piloto y la antena de dichos aviones por la cotangente del ángulo de aproximación y que, la distancia es tal que en ningún caso el margen vertical entre las ruedas y el umbral sea inferior al especificado en la columna (3) de la tabla 5-2 c) si se requiere un margen vertical sobre las ruedas mayor que el especificado en a), para aeronaves de tipo determinado, éste se logra aumentando la distancia D1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		<p>d) la distancia D1 se ajusta para compensar las diferencias de elevación entre el centro de los lentes de los elementos luminosos y el umbral</p> <p>e) para asegurar que los elementos se montan tan bajo como sea posible y permita cualquier pendiente transversal, se hayan hecho pequeños ajustes de altura de hasta 5 cm entre los elementos, pudiendo aceptar un gradiente lateral no superior al 1,25 %, a condición de que se haya aplicado uniformemente entre los elementos</p> <p>f) se utiliza una separación de 6 m (<math>\pm 1</math> m) entre los elementos del PAPI cuando el número de clave es 1 o 2. En tal caso, el elemento PAPI interior se emplaza a no menos de 10 m (<math>\pm 1</math> m) del borde de la pista</p> <p>g) la separación lateral entre elementos del APAPI se haya incrementado a 9 m (<math>\pm 1</math> m) si se requirió un mayor alcance o si se previó la conversión posterior a un PAPI completo. En este último caso, el elemento APAPI interior se emplaza a 15 m (<math>\pm 1</math> m) del borde de la pista.</p> <p>[Figura 5-19]</p>			
		12. El sistema es adecuado tanto para las operaciones diurnas como para las nocturnas. [5.3..5.29]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		13. La transición de colores, de rojo a blanco, en el plano vertical, es tal que para un observador situado a una distancia no inferior a 300 m, ocurre dentro de un ángulo vertical no superior a 3' [5.3.5.30]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		14. Cuando la intensidad es máxima, la coordenada Y de la luz roja no excede de 0,320 [5.3.5.31]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		15. Se proporciona un control adecuado de intensidad para que ésta se gradúe de acuerdo con las condiciones predominantes, evitando así el deslumbramiento del piloto durante la aproximación y el aterrizaje [5.3.5.33]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		16. Cada elemento luminoso se ajusta en elevación, de manera que el límite inferior de la parte blanca del haz se fija en cualquier ángulo deseado de elevación, entre 1°30' y al menos 4°30' sobre la horizontal [5.3.5.34]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		17. Los elementos luminosos se hayan diseñado de manera que la condensación, la nieve, el hielo, el polvo, etc., que puedan depositarse en las superficies reflectoras u ópticas, obstruyen en el menor grado posible las señales luminosas y no afectan en modo alguno el contraste entre las señales rojas y blancas ni la elevación del sector de transición [5.3.5.35]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<p>18. La pendiente de aproximación que se define en la figura 5-20 es adecuada para ser utilizada por los aviones que efectúan la aproximación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cuando una pista está dotada de un ILS o MLS, el emplazamiento y el ángulo de elevación de los elementos luminosos hacen que la pendiente de aproximación visual se ajusta tanto como sea posible a la trayectoria de planeo del ILS o a la trayectoria de planeo mínima del MLS, según corresponda [5.3.5.37]</li> <li>- El reglaje del ángulo de elevación de los elementos luminosos de una barra de ala PAPI es tal que un piloto que se encuentra en la aproximación y observa una señal de una luz blanca y tres rojas, franqueará con un margen seguro todos los objetos que se hallan en el área de aproximación (véase la tabla 5-2) [5.3.5.38]</li> <li>- El reglaje del ángulo de elevación de los elementos luminosos de una barra de ala APAPI es tal que un piloto que se encuentra en la aproximación y observa la señal más baja de estar en la pendiente, es decir, una luz blanca y una luz roja, franqueará con un margen seguro todos los obstáculos situados en el área de aproximación (véase la tabla 5-2)[5.3.5.39]</li> <li>- El ensanchamiento en azimut del haz luminoso está convenientemente restringido si algún objeto, situado fuera de los límites de la superficie de protección contra obstáculos del PAPI o del APAPI, pero dentro de los límites laterales de su haz luminoso, sobresale del plano de la superficie de protección contra obstáculos y un estudio aeronáutico indica que dicho objeto puede influir adversamente en la seguridad de las operaciones. La amplitud de la restricción determinará que el objeto permanezca fuera de los confines del haz luminoso. [5.3.5.40]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			- Si se instalan dos barras de ala para proporcionar guía de balanceo a cada lado de la pista, estos elementos correspondientes se ajustan al mismo ángulo a fin de que las señales de ambos sistemas cambien simétricamente al mismo tiempo. [5.3.5.41]				
			19. Se establece una superficie de protección contra obstáculos cuando se proporciona un sistema visual indicador de pendiente de aproximación, y que las características de la superficie se corresponden con las especificadas en la Tabla 5-3 y de la Figura 5-21. [5.3.5.42]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.6		Verificar que: 1. El sistema de luces guía para el vuelo en circuito comprende luces que indiquen la prolongación del eje de pista, luces que indiquen la posición del umbral y luces que indiquen el emplazamiento de la pista.[5.3.6.3] (R) 2. Las luces guía para el vuelo en circuito son blancas y fijas [5.3.6.4] (R) 3. Las luces guía para el vuelo no deslumbran ni confunden al piloto[5.3.6.5] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.7	Si se ha determinado que es necesario proporcionar una guía visual a lo largo de una trayectoria de aproximación determinada, para evitar terrenos peligrosos o para fines de atenuación del ruido ¿se provee luces de entrada de pista?	Verificar que: 1. Se ha determinado proporcionar una guía visual a lo largo de una trayectoria de aproximación determinada, para evitar terrenos peligrosos o para fines de atenuación del ruido. [5.3.7.1](R) 2. El sistema esté integrado por luces dispuestas de manera que delimiten la trayectoria de aproximación deseada y para cada grupo se vea desde el punto en que está situado al grupo precedente. [5.3.7.2](R) 3. La distancia entre grupos adyacentes no exceda de 1600 m. [5.3.7.2] 4. Se extiende desde un punto determinado por la autoridad competente hasta un punto en que se perciba el sistema de iluminación de aproximación, de haberlo, o la pista o el sistema de iluminación de pista. [5.3.7.3](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			5. Cada grupo de luces del sistema de iluminación de entrada a la pista está integrado por un mínimo de tres luces de destellos dispuestas en línea o agrupadas, el cual puede estar complementado con luces fijas si estas son útiles para identificarlo. [5.3.7.4](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Se utilizan lámparas blancas para las luces de destellos y las luces fijas [5.3.7.5](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Las luces de cada grupo emiten los destellos en una secuencia que se desplace hacia la pista. [5.3.7.6](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.8	¿Se proveen luces de identificación de umbral de pista?	1. Verificar que se han instalado luces de identificación de umbral de pista en caso de que: - Se tengan aproximaciones de no precisión y no se puedan instalar otras ayudas luminosas, o - El umbral esté desplazado permanentemente del extremo de pista o desplazado temporalmente de su posición normal y se necesite hacerlo más visible. [5.3.8.1](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que las luces sean visibles sólo del sentido de aproximación. [5.3.8.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Verificar que las luces de identificación de umbral están emplazadas simétricamente respecto al eje de pista, están alineadas con el umbral y a 10 m., aproximadamente, al exterior de cada borde exterior de pista. [5.3.8.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Verificar que las luces de identificación de umbral sean luces de destellos blancos con una frecuencia de destello de 60 a 120 por minuto. [5.3.8.3](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.9	¿El aeródromo cuenta con luces de borde de pista?	1. Verificar que se han instalado luces de borde de pista en una pista destinada a uso nocturno, o en una pista para aproximaciones de precisión destinada a uso diurno o nocturno. [5.3.9.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que se han instalado luces de borde de pista en una pista destinada a utilizarse para despegues diurnos con mínimos de utilización inferiores a un alcance visual en la pista del orden de 800 m. [5.3.9.2](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Verificar que las luces de borde están emplazadas en todo el largo de pista, en dos filas paralelas equidistantes al eje. [5.3.9.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			4. Verificar que las luces de borde de pista estén emplazadas a lo largo de los bordes del área destinada a servir de pista, o al exterior de dicha área a una distancia que no excede de 3 m [5.3.9.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Verificar que cuando la anchura del área declarada como pista es superior a 60 m, la distancia entre las filas de luces se determina teniendo en cuenta el carácter de las operaciones, las características de la distribución de la intensidad luminosa de las luces de borde de pista y otras ayudas visuales que sirvan a la pista. [5.3.9.5](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Verificar que las luces en cada fila estén uniformemente espaciadas a intervalos de 60 m. en una pista por instrumentos, o a intervalos no mayores a 100 m. en una pista de vuelo visual, dispuestas en líneas perpendiculares al eje y a uno y otro lado del mismo, salvo en las intersecciones de las pistas, en donde las luces pueden espaciarse irregularmente o bien omitirse, si los pilotos disponen de guía adecuada. [5.3.9.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Verificar que las luces de borde sean fijas y de color blanco variable, excepto que: - Si el umbral esté desplazado, las luces entre el comienzo de la pista y el umbral desplazado sean de color rojo en la dirección de la aproximación; y - en el extremo de la pista, opuesto al sentido del despegue, las luces sean de color amarillo en una distancia de 600 m o en el tercio de la pista, si esta longitud es menor [5.3.9.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Verificar que las luces de borde de pista son visibles desde todos los ángulos de azimut que se necesiten para orientar al piloto que aterrice o despegue en cualquiera de los dos sentidos, y también cuando se utilicen como guía para el vuelo en circuito. [5.3.9.8].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Verificar que en todos los ángulos de azimut requeridos según 5.3.9.8, las luces de borde de pista sean visibles hasta 15° sobre la horizontal, con una intensidad adecuada para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las cuales se utiliza la pista para despegues o aterrizajes. En todo caso, la intensidad sea de 50 cd por lo menos, pero en los aeródromos en que no existan luces aeronáuticas, la intensidad de las luces puede reducirse hasta un mínimo de 25 cd, con el fin de evitar el deslumbramiento de los pilotos. [5.3.9.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.10	¿El aeródromo cuenta con luces de umbral de pista, o luces de barra de ala de ser el caso?	Verificar que: 1. Se han instalado luces de umbral de pista en toda pista equipada con luces de borde de pista, excepto en el caso de una pista de vuelo visual o una pista para aproximaciones que no es de precisión, cuando el umbral esté desplazado y se dispone de luces de barra de ala. [5.3.10.1] 2. En los umbrales que están en el extremo de pista, las luces de umbral están emplazadas en una fila perpendicular al eje de la pista, tan cerca del extremo de la pista como sea posible y en ningún caso a más de 3 m. al exterior del mismo. [5.3.10.2] 3. En los umbrales desplazados del extremo de una pista, las luces de umbral están emplazadas en una fila perpendicular al eje de la pista, coincidiendo con el umbral desplazado. [5.3.10.3] 4. Se han instalado luces de umbral en una pista de acuerdo al siguiente detalle: a) En una pista de vuelo visual o en una pista para aproximaciones que no son de precisión, seis luces por lo menos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>b) en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, por lo menos el número de luces que se necesiten si las luces estuviesen uniformemente espaciadas, a intervalos de 3 m, colocadas entre las filas de luces de borde de pista</p> <p>c) en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III, luces uniformemente espaciadas entre las filas de luces de borde de pista, a intervalos no superiores a 3 m . [5.3.10.4]</p>				
			<p>5. Las luces que se prescriben en 5.3.10.4)(a) y (b) estén:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- igualmente espaciadas entre las filas de luces de borde de pista; o</li> <li>- dispuestas simétricamente respecto al eje de la pista, en dos grupos, con las luces uniformemente espaciadas en cada grupo con un espacio vacío entre los grupos igual a la vía de las luces o señales de zona de toma de contacto, cuando la pista disponga de las mismas o, en todo caso, no mayor que la mitad de la distancia entre las filas de luces de borde de pista. [5.3.10.5](R)</li> </ul>				
			6. Se han instalado luces de barra de ala en las pistas para aproximaciones de precisión, cuando se estime conveniente una indicación más visible del umbral. [5.3.10.6](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Se instalan luces de barra de ala en una pista de vuelo visual o en una pista para aproximaciones que no sean de precisión, cuando el umbral esté desplazado y las luces de umbral de pista son necesarias, pero no se hayan instalado [5.3.10.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Las luces de barra de ala están dispuestas en el umbral, simétricamente respecto al eje de la pista, en dos grupos, o sea las barras de ala. Cada barra de ala esté formada por cinco luces como mínimo, que se extiendan por lo menos sobre 10 m hacia el exterior de la fila de luces de borde de pista perpendiculares a esta. La luz situada en la parte más interior de cada barra de ala esté en la fila de luces del borde de pista. [5.3.10.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Las luces de umbral de pista y de barra de ala sean luces fijas unidireccionales, de color verde, visibles en la dirección de la aproximación a la pista, y su intensidad y abertura de haz sean las adecuadas para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las que se utiliza la pista. [5.3.10.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.11	¿El aeródromo cuenta con luces de extremo de pista?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se han instalado luces de extremo de pista en toda pista dotada de luces de borde de pista. [5.3.11.1]</p> <p>2. Las luces de extremo de pista estén emplazadas en línea perpendicular al eje de pista, tan cerca del extremo como sea posible, y en ningún caso a más de 3 m. al exterior del mismo. [5.3.11.2]</p> <p>3. La iluminación de extremo de pista consista en seis luces por lo menos. Las luces estén:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- espaciadas uniformemente entre las filas de luces de borde de pista; o</li> <li>- dispuestas simétricamente respecto al eje de la pista en dos grupos, con las luces uniformemente espaciadas en cada grupo y con un espacio vacío entre los grupos no mayor que la mitad de la distancia entre las filas de luces de borde de pista</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>i. En las pistas para aproximaciones de precisión de Categoría III, el espaciado entre las luces de extremo de pista, excepto entre las dos luces más interiores si se utiliza un espacio vacío, no exceda de 6 m. [5.3.11.3] (R)</p> <p>ii. Las luces de extremo de pista son luces unidireccionales de color rojo y visibles en la dirección de la pista. [5.3.11.4]</p> <p>4. Las luces de extremo de pista se ajustan a las especificaciones establecidas en los reglamentos, y su intensidad y abertura de haz sean las adecuadas para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las que son utilizadas. [5.3.11.5].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.12	¿El aeródromo cuenta con luces de eje de pista?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se han instalado luces de eje de pista en toda pista en el aeródromo destinada a aproximaciones de precisión de Categoría II o III. [5.3.12.1]</p> <p>2. Se han instalado luces de eje de pista en toda pista en el aeródromo destinada a aproximaciones de precisión de Categoría I, particularmente cuando dicha pista es utilizada por aeronaves con una velocidad de aterrizaje elevada, o cuando la anchura de separación entre las líneas de luces de borde de pista sea superior a 50 m. [5.3.12.2] (R)</p> <p>3. Se han instalado luces de eje de pista en toda pista en el aeródromo destinada a ser utilizada para despegues con mínimos de utilización inferiores a un alcance visual en la pista del orden de 400 m. [5.3.12.3]</p> <p>4. Se han instalado luces de eje de pista en toda pista en el aeródromo destinada a ser utilizada para despegues con mínimos de utilización correspondientes a un alcance visual en la pista del orden de 400 m o una distancia mayor cuando sea utilizada por aeronaves con velocidad de despegue muy elevada, especialmente cuando la anchura de separación entre las líneas de luces de borde de pista sea superior a 50 m. [5.3.12.4] (R)</p> <p>5. Las luces de eje de pista están emplazadas a lo largo del eje de pista o cuando ello no sea factible, estén desplazadas uniformemente al mismo lado del eje de la pista a una distancia máxima de 60 cm. [5.3.12.5]</p> <p>6. Las luces se emplazan desde el umbral hasta el extremo, con un espaciado longitudinal aproximado de 15 m. [5.3.12.5].</p> <p>7. Cuando pueda demostrarse el nivel de estado de funcionamiento de las luces de eje de pista especificado como objetivo de mantenimiento en 10.5.7 o 10.5.11, según corresponda, y la pista esté prevista para ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista de 350 m o más, el espaciado longitudinal sea de aproximadamente 30 m. [5.3.12.5].</p> <p>8. La guía de eje para el despegue desde el comienzo de la pista hasta un umbral desplazado, se proporciona por uno de los medios siguientes:</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>a) un sistema de iluminación de aproximación, cuando sus características y reglajes de intensidad proporcionen la guía necesaria durante el despegue y no deslumbrar al piloto de la aeronave que despegue; o</p> <p>b) luces de eje de pista; o</p> <p>c) barretas de 3 m de longitud, por lo menos, espaciadas a intervalos uniformes de 30 m, tal como se indica en la figura E-14, diseñadas de modo que sus características fotométricas y reglaje de intensidad proporcionen la guía requerida durante el despegue sin deslumbrar al piloto de la aeronave que despegue.</p> <p>d) Cuando fuere necesario se prevea la posibilidad de apagar las luces de eje de pista especificadas en b) o restablecer la intensidad del sistema de iluminación de aproximación o las barretas, cuando la pista se utilice para aterrizaje.[5.3.12.6.1]</p> <p>e) En ningún caso aparece solamente la iluminación de eje de pista con una única fuente desde el comienzo de la pista hasta el umbral desplazado, cuando la pista se utilice para aterrizajes. [5.3.12.6] (R)</p>				
			9. Las luces de eje de pista son luces fijas de color blanco variable desde el umbral hasta el punto situado a 900 m del extremo de pista; luces alternadas de colores rojo y blanco variable desde 900 m hasta 300 m del extremo de pista, y de color rojo desde 300 m hasta el extremo de pista, excepto que, en el caso de pistas de longitud inferior a 1800 m, las luces alternadas de colores rojo y blanco variable se extiendan desde el punto medio de la pista utilizable para el aterrizaje hasta 300 m del extremo de la pista. [5.3.12.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.13	¿El aeródromo cuenta con luces de zona de toma de contacto (TDZ)?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se han instalado luces de zona de toma de contacto en la zona de toma de contacto en toda pista en el aeródromo destinada a aproximaciones de precisión de Categoría II o III. [5.3.13.1].</p> <p>2. Las luces de zona de toma de contacto se extienden desde el umbral hasta una distancia longitudinal de 900 m., excepto en las pistas de longitud menor de 1800 m., en cuyo caso se debe haber acortado el sistema, de manera que no sobrepase el punto medio de la pista. [5.3.13.2].</p> <p>3. Los elementos luminosos de un par de barretas más próximos al eje de pista tienen un espaciado lateral igual al del espaciado lateral elegido para la señal de la zona de toma de contacto. [5.3.13.2].</p> <p>4. El espaciado longitudinal entre los pares de barretas es de 30 m. ó 60 m. [5.3.13.2].</p> <p>5. Cada barreta formada por tres luces como mínimo, con un espaciado entre las mismas no mayorde 1,5 m. [5.3.13.3].</p> <p>6. Las barretas tienen una longitud no menor de 3 ni mayor de 4,5 m. [5.3.13.4].</p> <p>7. Las luces de zona de toma de contacto son luces fijas unidireccionales de color blanco variable. [5.3.13.5].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.14	¿El aeródromo cuenta con luces simples de toma de contacto?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Salvo en los casos en que se proporcionen luces de zona de contacto TDZ de conformidad con la sección 5.3.13 se proporcionan luces simples de toma de contacto en toda pista que: - Considera un ángulo de aproximación superior a 3,5 grados, o - Su distancia de aterrizaje disponible combinada con otros factores aumenta el riesgo de un aterrizaje demasiado largo. [5.3.14.1](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Las luces simples de la zona de toma de contacto en la pista constan de un par de luces y están situadas a ambos lados del eje de pista a 0,3 m del borde en contra del viento de la última señal de zona de toma de contacto. [5.3.14.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. El espaciado entre luces del mismo par no excede 1,5 m o la mitad de la anchura de la señal de zona de toma de contacto, lo que sea mayor (véase la figura 5-24). [5.3.14.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Cuando se proporcionan en una pista sin señales TDZ, las luces simples de la zona de toma de contacto en la pista se instalan en un punto que proporcione la información TDZ equivalente. [5.3.14.3](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Las luces simples de la zona de toma de contacto en la pista son luces fijas unidireccionales de color blanco variable, alineadas de modo que sean visibles para el piloto de un avión que aterriza en la dirección de aproximación a la pista [5.3.14.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
-							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.15	¿El aeródromo cuenta con luces indicadoras de calle de salida rápida (RETIL)?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. No se enciendan las luces indicadoras de calle de salida rápida en caso de falla de una de las lámparas o de otra falla que evite la configuración completa de luces que se muestra en la figura 5-25 [5.3.15.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Se emplace un juego de luces indicadoras de calle de salida rápida en la pista, al mismo lado del eje de la pista asociada con una calle de salida rápida como se indica en la figura 5-25. [5.3.15.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. En cada juego, las luces están espaciadas a intervalos de 2 m y la luz más cercana al eje de la pista esté a 2 m de separación del eje de la pista [5.3.15.3]				

			4. Cuando en una pista existe más de una calle de salida rápida, no se emplace el juego de luces indicadoras de calle de salida rápida para cada salida de manera tal que se superpongan [5.3.15.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Las luces indicadoras de calle de salida rápida sean fijas unidireccionales de color amarillo, alineadas de modo que sean visibles para el piloto de un avión que esté aterrizando en la dirección de aproximación a la pista.. [5.3.15.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Las luces indicadoras de calle de salida rápida se alimentan con un circuito separado del de otras luces de pista, a fin de poder usarlas cuando las demás luces estén apagadas [5.3.15.7] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.16	¿El aeródromo cuenta con luces de zona de parada?	Verificar que: 1. Se proporcionan luces de zona de parada en todas las zonas de parada previstas para uso nocturno. [5.3.16.1] 2. Se han emplazado luces de zona de parada en toda la longitud de la zona de parada, dispuestas en dos filas paralelas equidistantes del eje y coincidentes con las filas de luces de borde de pista. [5.3.16.2] 3. Se han emplazado también luces de zona de parada en el extremo de dicha zona en una fila perpendicular al eje de la misma, tan cerca del extremo como sea posible, en todo caso nunca más de 3 m al exterior del mismo. [5.3.16.2] 4. Las luces de zona de parada son luces fijas unidireccionales de color rojo visibles en la dirección de la pista. [5.3.16.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.17		Verificar que:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio

	¿El aeródromo cuenta con luces de eje de calle de rodaje?	1. Se han instalado luces de eje de calle de rodaje en las calles de salida de pista, calles de rodaje y instalaciones de deshielo/antihielo y plataformas destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual inferiores a 350 m de manera que proporcionen una guía continua entre el eje de la pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves, salvo que no sea necesario proporcionar dichas luces por la reducida densidad de tránsito y porque se proporciona guía suficiente con las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje [5.3.17.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
		2. Se han instalado luces de eje de calle de rodaje en las calles de salida de pista destinadas a ser utilizadas de noche en condiciones de alcance visual en la pista iguales a 350 m o más, y especialmente en las intersecciones complicadas de calles de rodaje y en las calles de salida de pista, pero no es necesario proporcionar estas luces cuando haya reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionen guía suficiente [5.3.17.2] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3. Se han instalado luces de eje de calles de rodaje en las calles de salida de pista, calles de rodaje, instalaciones de deshielo/antihielo y plataformas en todas las condiciones de visibilidad cuando se especifiquen como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie, de manera que proporcionan una guía continua entre el eje de pista y los puestos de estacionamiento de aeronaves [5.3.17.3] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4. Se han instalado luces de eje de calles de rodaje en las pistas que forman parte de rutas normalizadas para el rodaje y están destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista con valores inferiores a 350 m, pero no es necesario proporcionar estas luces cuando hay reducida densidad de tránsito y las luces de borde y las señales de eje de calle de rodaje proporcionan guía suficiente. [5.3.17.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5. Se han instalado luces de eje de calle de rodaje en todas las condiciones de visibilidad en una pista que forme parte de una ruta de rodaje corriente cuando se especifique como componente de un sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie. [5.3.17.5] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		6. Salvo lo previsto en 5.3.17.8, las luces de eje de una calle de rodaje que no sea calle de salida y de una pista que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje son fijas de color verde y las dimensiones de los haces son tales que las hacen visibles sólo desde aviones que estén en la calle de rodaje o en la proximidad de la misma. [5.3.17.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		7. Las luces de eje de una calle de rodaje de salida son fijas y alternativamente de color verde y amarillo desde su comienzo cerca del eje de la pista hasta el perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS o hasta el borde inferior de la superficie de transición interna, de ambas líneas la que se encuentre más lejos de la pista; y seguidamente todas las luces deberán verse de color verde (figura 5-26). La primera luz de eje de calle de salida será siempre verde y la luz más cercana al perímetro será siempre de color Amarillo. [5.3.17.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		8. Cuando sea necesario indicar la proximidad de una pista, las luces de eje de calle de rodaje sean fijas, alternativamente de color verde y amarillo desde el perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS o el borde inferior de la superficie de transición interna, de ambas líneas la que se encuentre más lejos de la pista, hasta la pista y continuar alternando verde y amarillo hasta su extremo cerca del eje de la pista; o en caso de que las luces de eje de calle de rodaje crucen la pista, hasta el perímetro opuesto del área crítica/sensible ILS/MLS o el borde inferior de la superficie de transición interna, de ambas líneas la que se encuentre más lejos de la pista. [5.3.17.8] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		9. Las luces de eje de calle de rodaje están instaladas sobre las señales de eje de la calle de rodaje, pero, cuando no sea factible, estén emplazadas a una distancia máxima de 0,30 m. [5.3.17.12]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		10. Las luces de eje de calle de rodaje en las pistas que formen parte de rutas normalizadas para el rodaje y destinadas al rodaje en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 350 m, estén espaciadas a intervalos longitudinales que no excedan de 15 m. [5.3.17.13]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>				

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.18	¿El aeródromo cuenta con luces de borde de calle de rodaje?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Se han instalado luces de borde de calle de rodaje en los bordes de: <ul style="list-style-type: none"> <li>plataformas de viraje en la pista,</li> <li>apartaderos de espera,</li> <li>instalaciones de deshielo/antihielo</li> <li>plataformas, entre otras áreas, que hayan de usarse de noche, calles de rodaje que no dispongan de luces de eje de calles de rodaje, que estén destinadas a usarse de noche. [5.3.18.1]</li> </ul> </li> <li>Se han instalado luces de borde de calle de rodaje en las pistas que forman parte de rutas normalizadas para el rodaje y están destinadas al rodaje durante la noche, cuando la pista no cuenta con luces de eje de calle de rodaje. [5.3.18.2]</li> <li>En las partes rectilíneas de una calle de rodaje y en una pista que forme parte de una ruta normalizada para el rodaje, las luces de borde de las calles de rodaje se disponen con un espaciado longitudinal uniforme que no excede de 60 m. En las curvas, las luces estén espaciadas a intervalos inferiores a 60 m a fin de que proporcionen una clara indicación de la curva. [5.3.18.3].(R)</li> <li>En los apartaderos de espera, las instalaciones de deshielo/antihielo, plataformas, etc., las luces de borde de calle de rodaje se disponen con un espaciado longitudinal uniforme que no excede de 60 m. [5.3.18.4].</li> <li>Las luces de borde de calle de rodaje en una plataforma de viraje en la pista se dispondrán con un espaciado longitudinal uniforme que no exceda de 30 m. [5.3.18.5] (R)</li> <li>Las luces están instaladas tan cerca como sea posible de los bordes de la calle de rodaje, plataforma de viraje en la pista, apartadero de espera, instalación de deshielo/antihielo, plataforma o pista, etc., o al exterior de dichos bordes a una distancia no superior a 3 m. [5.3.18.6] (R)</li> <li>Las luces de borde de calle de rodaje son luces fijas de color azul. y sean visibles por lo menos hasta 75° por encima de la horizontal y desde todos los ángulos de azimut necesarios para proporcionar guía a los pilotos que circulen en cualquiera de los dos sentidos. En una intersección, salida de pista o curva, las luces estén apantalladas en la mayor medida posible, de forma que no sean visibles desde los ángulos de azimut en los que puedan confundirse con otras luces. [5.3.18.7]</li> <li>La intensidad de las luces de borde de calle de rodaje sea como mínimo de 2 cd de 0° a 6° en sentido vertical y de 0,2 cd en cualquier ángulo vertical comprendido entre los 6° y los 75° [5.3.18.8]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento								
-								
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem	
				Si	No	N/A		
	DINAC R14 5.3.19	¿El aeródromo cuenta con luces de plataforma de viraje en pista?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Se han instalado luces de plataforma de viraje para proporcionar una guía continua en las plataformas que se destinan a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en las pistas menores de 350 m, para permitir a una aeronave completar un viraje de 180° y alinearse con el eje de la pista. [5.3.19.1]</li> <li>Se han instalado luces de plataforma de viraje en la pista en plataformas de viraje en la pista que se prevé utilizar durante la noche. [5.3.19.2]</li> <li>Las luces de plataforma de viraje en la pista han sido instaladas normalmente en la señalización de la plataforma de viraje en la pista, excepto que pueden tener un desplazamiento de no más de 30 cm en los casos en que no se pueden ubicar en la señalización. [5.3.19.3]</li> <li>Las luces de plataforma de viraje en la pista en una sección recta de la plataforma de viraje en la pista estén ubicadas a intervalos longitudinales de no más de 15 m [5.3.19.4]</li> <li>Las luces de plataforma de viraje en la pista en una sección curva de la plataforma de viraje en la pista no estén separadas más de 7,5 m. [5.3.19.5]</li> <li>Las luces de plataforma de viraje sean fijas unidireccionales de color verde y con las dimensiones del haz, de forma que la luz se vea solamente desde los aviones en la plataforma de viraje en la pista o en aproximación a la misma [5.3.19.6]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)								
-								
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento								
-								
	DINAC R14 5.3.20	¿El aeródromo cuenta con barras de parada?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Se ha instalado una barra de parada en cada punto de espera de la pista asociado a una pista destinada a ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 550 m, salvo si: <ul style="list-style-type: none"> <li>se dispone de ayudas y procedimientos apropiados para suministrar asistencia a fin de evitar que inadvertidamente haya tránsito en la pista.</li> <li>se dispone de procedimientos operacionales para que, en aquellos casos en que las condiciones de alcance visual en la pista sean inferiores a un valor de 550 m, se limite el número: <ul style="list-style-type: none"> <li>de aeronaves en el área de maniobras a una por vez; y</li> <li>de vehículos en el área de maniobras al mínimo esencial [5.3.20.1]</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>Cuando exista más de una barra de parada asociada a una intersección de calle de rodaje/pista, sólo una está activa en un momento determinado. [2.3.20.2]</li> <li>Se dispone de una barra de parada en un punto de espera intermedio cuando se desee completar las señales mediante luces y proporcionar control de tránsito por medios visuales. [5.3.20.3](R)</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			4. Las barras de parada estén colocadas transversalmente en la calle de rodaje, en el punto en que se desea que el tránsito se detenga. En los casos en que se suministren las luces adicionales especificadas en 5.3.20.6, dichas luces se emplacen a no menos de 3 m del borde de la calle de rodaje [5.3.20.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Las barras de parada consisten en luces de color rojo que son visibles en los sentidos previstos de las aproximaciones hacia la intersección o punto de espera de la pista, espaciadas a intervalos uniformes de no más de 3 m, y colocadas transversalmente en la calle de rodaje [5.3.20.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Se han añadido un par de luces elevadas en cada extremo de la barra de parada donde las luces de la barra de parada en el pavimento quedaran oscurecidas, desde la perspectiva del piloto, por ejemplo, a causa de la nieve o la lluvia, o donde pueda requerirse a un piloto que detenga la aeronave en una posición tan próxima a las luces que éstas no se vean al quedar bloqueadas por la estructura de la aeronave. [5.3.20.6] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Las barras de parada instaladas en un punto de espera de la pista sean unidireccionales y tengan color rojo en la dirección de aproximación a la pista [5.3.20.7]				
			8. En los casos en que se suministren las luces adicionales especificadas en 5.3.20.6, dichas luces tengan las mismas características que las otras luces de la barra de parada, pero sean visibles hasta la posición de la barra de parada para las aeronaves que se aproximan [5.3.20.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. El circuito eléctrico está concebido de modo que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- las barras de parada emplazadas transversalmente en calles de rodaje de entrada sean de conmutación selectiva;</li> <li>- las barras de parada emplazadas transversalmente en calles de rodaje, previstas únicamente para salidas, sean de conmutación selectiva o por grupos;</li> <li>- cuando se ilumine una barra de parada, las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra de parada se apagan hasta una distancia por lo menos de 90 m; y</li> <li>- las barras de parada están interconectadas (interconexión de bloqueo) con las luces de eje de calle de rodaje, de tal forma que si se iluminan las luces de eje de calle de rodaje se apaguen las de la barra de parada y viceversa. [5.3.20.12]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
- Este ítem complementa la verificación de LAR 153.490 cuando las barras de parada son componentes del SMGCS.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.21	¿El aeródromo cuenta con luces de punto de espera intermedio?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se han instalado luces de punto de espera intermedio en los puntos de espera intermedios destinados a ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferiores a un valor de 350 m, salvo si se hubiera instalado una barra de parada. [5.3.21.1]</p> <p>2. Se dispone de luces de punto de espera intermedio en un punto de espera intermedio cuando no hay necesidad de señales de "parada circule" como las proporcionadas por la barra de parada. [5.3.21.2] (R)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			3. Las luces de punto de espera intermedio están ubicadas en las señales de punto de espera intermedio a una distancia de 0,3 m antes de la señal. [5.3.21.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Las luces de punto de espera intermedio son tres luces fijas, unidireccionales de color amarillo, visibles en el sentido de la aproximación hacia el punto de espera intermedio, con una distribución luminosa similar a las luces de eje de calle de rodaje, si las hubiere [5.3.21.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Las luces están dispuestas simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje, y en ángulo recto respecto al mismo con una separación de 1,5 m entre luces. [5.3.21.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.22	¿El aeródromo cuenta con luces de salida de la instalación de deshielo/antihielo?	Verificar que: 1. Se han instalado luces de salida de la instalación de deshielo/antihielo en el límite de salida de una instalación de deshielo/antihielo distante contigua a una calle de rodaje. [5.3.22.1] 2. Las luces de salida de la instalación deshielo/antihielo están ubicadas a 0,3 m. dentro de la señal de punto de espera intermedio en el límite de salida de una instalación de deshielo/antihielo distante. [5.3.22.2] 3. Las luces de salida son luces fijas, unidireccionales, en el pavimento espaciadas a intervalos de 6 m, de color amarillo hacia la dirección de la aproximación al límite de salida, con una distribución de luz similar a la de las luces de eje de calle de rodaje (véase la figura 5-28) [5.3.22.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.23	¿El aeródromo cuenta con luces de protección de pista?	Verificar que: 1. Se han instalado luces de protección de pista, configuración A, en cada intersección de calle de rodaje/pista asociada con una pista que se utiliza: - en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 550 m donde no esté instalada una barra de parada; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- en condiciones de alcance visual en la pista con valores comprendidos entre 550 m y 1 200 m cuando la densidad del tránsito sea intensa. [5.3.23.1]</li> </ul>				
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si como parte de las medidas de prevención de incursión en la pista, se proporcionan luces de protección de pista, configuración A o B, en cada intersección de calle de rodaje/pista donde se hayan identificado puntos críticos de incursiones en la pista, y usarse en todas las condiciones meteorológicas diurnas y nocturnas, las luces de protección de pista de configuración B no se instalen en emplazamiento común con una barra de parada. [5.3.23.2][5.3.23.3] (R)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si existe más de un punto de espera de la pista en una intersección de calle de rodaje/pista, solamente se ilumine el conjunto de luces de protección de pista que está asociado al punto de espera operacional de la pista. [5.3.23.4]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se han instalado luces de protección de pista, de acuerdo a la configuración A, las mismas estén instaladas a cada lado de la calle de rodaje en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista. [5.3.23.5]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se han instalado luces de protección de pista, de acuerdo a la configuración B, las mismas estén instaladas a través de la calle de rodaje en el lado de espera de la señal de punto de espera de la pista. [5.3.23.6]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se han instalado luces de protección de pista, de acuerdo a la configuración A, las mismas consistan en dos pares de luces de color amarillo. [5.3.23.7]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si para aumentar el contraste entre el encendido y apagado de las luces de protección de pista, con configuración A, previstas para usarse de día, se ha instalado una visera encima de cada lámpara, de un tamaño suficiente para evitar que la luz solar entre al lente, sin obstruir su funcionamiento. [5.3.23.8]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las luces de protección de pista, con configuración B, consistan en luces de color amarillo espaciadas a intervalos de 3 m, colocadas a través de la calle de rodaje. [5.3.23.9]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- El haz luminoso sea unidireccional y de color amarillo en el sentido de aproximación hacia el punto de espera de la pista. [5.3.23.10]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se han instalado de acuerdo a la configuración A, las luces de cada elemento se enciendan y apaguen alternativamente. [5.3.23.17]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se han instalado de acuerdo a la configuración B, las luces adyacentes se enciendan y apaguen alternativamente y las luces alternas se enciendan y apaguen simultáneamente. [5.3.23.18]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las luces se encienden y apagan entre 30 y 60 veces por minuto y los períodos de apagado y encendido son iguales y opuestos en cada luz. [5.3.23.19]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.29	¿El aeródromo cuenta con barras de prohibición de acceso?	Verificar que: 1. Se han instalado barras de prohibición de acceso colocada transversalmente en toda calle de rodaje destinada a ser utilizada como calle de rodaje de salida únicamente para evitar que inadvertidamente el tránsito ingrese en esa calle de rodaje. [5.3.29.1] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable

			2. Las barras de prohibición de acceso estén colocadas transversalmente al final de una calle de rodaje destinada a ser utilizada como calle de rodaje de salida únicamente, cuando se desea, para evitar que el tránsito ingrese en sentido contrario en la calle de rodaje [5.3.29.2] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No observado
			3. Las barras de prohibición de acceso se colocan junto con un letrero y/o una señal de prohibición de acceso. [5.3.29.3](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Una barra de prohibición de acceso consiste en luces unidireccionales espaciadas a intervalos uniformes de no más de 3 m, de color rojo en la dirección o direcciones previstas de aproximación a la pista [5.3.29.4](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Si las luces de la barra de prohibición de acceso en el pavimento quedan oscurecidas, desde la perspectiva del piloto, por ejemplo, a causa de la nieve o la lluvia, o en donde pueda requerirse a un piloto que detenga la aeronave en una posición tan próxima a las luces que estas no se vean al quedar bloqueadas por la estructura de la aeronave, se hayan añadido un par de luces elevadas en cada extremo de la barra de prohibición de acceso. [5.3.29.5] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Desde la calle de rodaje, no sean visibles las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra de prohibición de acceso, mirando en dirección a la pista. [5.3.29.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.30	¿El aeródromo cuenta con luces de situación de la pista (RWSL)?	Verificar que: 1. Cuando se proporcionen, las REL tengan un desplazamiento de 0,6 m respecto del eje de calle de rodaje en el lado opuesto a las luces de dicho eje, y empiecen 0,6 m antes del punto de espera de la pista extendiéndose hasta el borde de la misma. [5.3.30.1]. 2. Se coloque una sola luz adicional en la pista a 0,6 m del eje de la misma y esté alineada con las dos últimas REL de la calle de rodaje. [5.3.30.1] 3. Las REL constan por lo menos de cinco unidades de luces y se hayan espaciado entre sí a intervalos de por lo menos 3,8 m y de máximo 15,2 m longitudinalmente, dependiendo de la longitud correspondiente de la calle de rodaje, a excepción de una luz única instalada cerca del eje de la pista [5.3.30.2] 4. Cuando se proporcionan, las THL estén desplazadas 1,8 m a cada lado de las luces del eje de pista y se extiendan, por pares, empezando en un punto localizado a 115 m del inicio de la pista y, a partir de ahí, cada 30 m a lo largo de por lo menos una distancia de 450 m [5.3.30.3] 5. Cuando se proporcionan, las REL consten de una sola línea de luces fijas en el pavimento que se iluminan de rojo en la dirección de la aeronave que se aproxima a la pista. [5.3.30.4]. 6. Las REL se iluminen, como una serie en cada intersección de calle de rodaje/pista, donde estén instaladas, en menos de dos segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia. [5.3.30.5] 7. Cuando se proporcionen, las THL consten de dos líneas de luces fijas en el pavimento que se iluminen de rojo en la dirección de la aeronave que despegue. [5.3.30.7]. 8. Las THL se iluminen, como una serie en la pista, en menos de dos segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia. [5.3.30.8]. 9. Las REL y THL se automaticen al grado de que el único control de cada sistema sea la desactivación de uno o ambos sistemas [5.3.30.10] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

		8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)					
		8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento					
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.24	¿Se suministra iluminación con proyectores en las plataformas?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>Se suministra iluminación con proyectores en las plataformas, en las instalaciones de deshielo/antihielo y en los puestos designados para estacionamiento aislado de aeronaves, destinados a utilizarse por la noche. [5.3.24.1] (R)</li> <li>Los proyectores para iluminación de plataforma están emplazados de modo que suministren una iluminación adecuada en todas las áreas de servicio de plataforma, con un mínimo de deslumbramiento para los pilotos de aeronaves en vuelo, en tierra, controladores de aeródromo y de plataforma, y personal en la plataforma. [5.3.24.2]</li> <li>La disposición y la dirección de proyectores son tales que un puesto de estacionamiento de aeronave reciba luz de dos o más direcciones para reducir las sombras al mínimo. [5.3.24.2]</li> <li>La distribución espectral de los proyectores para iluminación de plataforma es tal que los colores utilizados para el señalamiento de aeronaves relacionados con los servicios de rutina y para las señales de superficie y de obstáculos, puedan identificarse correctamente. [5.3.24.3]</li> <li>La iluminación media sea por lo menos la siguiente               <ul style="list-style-type: none"> <li>Puestos de estacionamiento de aeronave:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>la iluminación horizontal sea de 20 lux, con una relación de uniformidad (media a mínima) no superior a 4:1 y</li> <li>la iluminación vertical sea de 20 lux a una altura de 2 m sobre la plataforma, en las direcciones pertinentes</li> </ul> </li> <li>Otras áreas de plataforma:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>la iluminación horizontal sea el 50 % de la iluminación media en los puestos de estacionamiento de aeronave, con una relación de uniformidad (media a mínima) no superior a 4:1. [5.3.24.4] (R)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
		8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)					
		8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento					
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.25		Verificar que:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio

¿En el aeródromo se proporciona un sistema de guía visual para el atraque?	1. Se proporciona un sistema de guía visual para el estacionamiento cuando se tiene la intención de indicar, por medio de una ayuda visual, la posición exacta de una aeronave en un puesto de estacionamiento y cuando no sea posible el empleo de otros medios tales como señaleros. [5.3.25.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
	2. El sistema proporcione guía de azimut y guía de parada. [5.3.25.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3. La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada son adecuados en cualesquier condición meteorológica, la visibilidad, de iluminación de fondo y de pavimento, previstas para el sistema, tanto de día como de noche, pero sin que deslumbren al piloto. [5.3.25.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	4. La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada sean tales que: <ul style="list-style-type: none"> <li>- el piloto disponga de una clara indicación de mal funcionamiento de cualesquiera de los dos o de ambos; y</li> <li>- pueden desconectarse [5.3.25.4]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	5. La unidad de guía de azimut y el indicador de posición de parada estén ubicados de manera que haya continuidad de guía entre las señales del puesto de estacionamiento, las luces de guía para la maniobra en el puesto de estacionamiento, si existen, y el sistema visual de guía de atraque. [5.3.25.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6. La precisión del sistema sea adecuada al tipo de pasarela telescópica y a las instalaciones fijas de servicios de aeronave con las que el sistema se utilice. [5.3.25.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	7. El sistema puede ser utilizado por todos los tipos de aeronaves para los que esté previsto el puesto de estacionamiento, de preferencia sin necesidad de operación selectiva según el tipo de aeronave. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se requiere operación selectiva para que el sistema sea utilizado por determinado tipo de aeronave, el sistema indicará al operador del mismo y al piloto qué tipo de aeronave se ha seleccionado, para que ambos estén seguros de que la selección es correcta. [5.3.25.7][5.3.25.8]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	8. La guía de azimut está emplazada en la prolongación de la línea central del puesto de estacionamiento o cerca de ella, frente a la aeronave, de manera que sus señales sean visibles desde el puesto de pilotaje durante toda la maniobra de atraque, y alineada para ser utilizada, por lo menos, por el piloto que ocupa el asiento izquierdo [5.3.25.9.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9. La unidad de guía de azimut esté alineada para que la utilice tanto el piloto que ocupa el asiento izquierdo como por el que ocupa el asiento derecho. [5.3.25.10].(R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	10. La unidad de guía de azimut proporciona guía izquierda/derecha, inequívoca, que permite al piloto adquirir y mantener la línea de guía de entrada sin hacer maniobras excesivas. [5.3.25.11]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	11. Cuando la guía de azimut esté indicada por medio de un cambio de color, se usa el verde para informar que se sigue el eje y el rojo para informar de las desviaciones con respecto al eje. [5.3.25.12].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12. El indicador de posición de parada está colocado junto a la unidad de guía de azimut, o suficientemente cerca de ella, para que el piloto, sin tener que volver la cabeza, pueda ver las señales de azimut y de parada [5.3.25.13.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	13. El indicador de posición de parada lo utilice por lo menos el piloto que ocupa el asiento izquierdo. [5.3.25.14]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	14. El indicador de posición de parada lo utilice tanto el piloto que ocupe el asiento izquierdo como el que ocupe el asiento derecho. [5.3.15.15]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	15. En la información de posición de parada que proporciona el indicador para determinado tipo de aeronave se tengan en cuenta todas las variaciones previsibles en la altura de la vista del piloto o del ángulo de visión. [5.3.15.16]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	16. El indicador de posición de parada señala la posición de parada para la aeronave a la que se proporcione guía e informa asimismo de su régimen de acercamiento para permitir al piloto decelerar progresivamente la aeronave hasta detenerla completamente en la posición de parada prevista [5.3.25.17]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			17. El indicador de posición de parada proporciona información sobre el régimen de acercamiento por lo menos a lo largo de una distancia de 10 m [5.3.25.18]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			18. Cuando la guía de parada se indique por cambio de color, se usa el verde para indicar que la aeronave puede continuar y rojo para indicar que ha llegado al punto de parada, pero cuando quede poca distancia para llegar al punto de parada se utiliza un tercer color a fin de indicar que el punto de parada está próximo. [5.3.25.19]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
-							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.26	¿En el aeródromo se proporciona un sistema avanzado de guía visual para el atraque (A-VDGS)?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se cuenta con A-VDGS cuando un estudio aeronáutico determine que operacionalmente es conveniente confirmar el tipo correcto de aeronave al cual se proporciona guía y/o el eje del puesto de estacionamiento, cuando haya más de uno. [5.3.26.1] (R)</p> <p>2. El A-VDGS proporciona información de guía para el atraque en tres etapas: la captación de la aeronave por el sistema, la alineación de azimut de la aeronave y la información sobre la posición de parada. [5.3.26]</p> <p>3. El A-VDGS:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sirve para todos los tipos de aeronave para los cuales esté destinado el puesto de estacionamiento de aeronaves. [5.3.26.2]</li> <li>- se usa únicamente en las condiciones meteorológicas, de visibilidad y de iluminación de fondo, tanto diurnas como nocturnas para las que esté especificado su rendimiento operacional. [5.3.26.3]</li> <li>- proporciona información compatible con la proporcionada por un sistema de guía convencional en el puesto de estacionamiento de aeronaves, si se cuenta con ambos tipos y los dos están en uso operacional. [5.3.26.4]</li> <li>- se proporciona un medio para indicar que el A-VDGS no está en operación o está fuera de servicio. [5.3.26.4]</li> </ul> <p>4. El A-VDGS se emplaza de modo que la persona responsable del atraque de la aeronave y las que ayudan durante toda la maniobra reciban guía sin obstrucciones y de manera inequívoca. [5.3.26.5]</p> <p>5. El A-VDGS proporciona, como mínimo y en la etapa pertinente de la maniobra de atraque, la información de guía siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- indicación de parada de emergencia;</li> <li>- tipo y modelo de aeronave a la cual se proporciona guía;</li> <li>- indicación del desplazamiento lateral de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento;</li> <li>- dirección de la corrección de azimut necesaria para corregir un desplazamiento con respecto al eje del puesto de estacionamiento;</li> <li>- indicación de la distancia a la posición de parada;</li> <li>- indicación de que la aeronave ha llegado a la posición de parada correcta; y advertencia si la aeronave sobrepasa la posición de parada apropiada.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			[5.3.26.6]				
			6. El A-VDGS proporciona información de guía para el atraque para todas las velocidades de rodaje de la aeronave durante la maniobra [5.3.26.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. El tiempo desde la determinación del desplazamiento lateral hasta su presentación sea tal que, en condiciones de operación normales, la desviación de la aeronave no sea de más de 1 m respecto al eje del puesto de estacionamiento [5.3.26.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. La precisión de la información sobre el desplazamiento de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento y la distancia hasta la posición de parada, cuando se presente, se ajusta a los valores de la tabla 5-4. Insertar tabla 5-4. [5.3.26.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Los símbolos y gráficos que se utilizan para ilustrar la información de guía son intuitivamente representativos del tipo de información proporcionada. [5.3.26.10]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. La información sobre el desplazamiento lateral de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento se proporciona como mínimo 25 m antes de la posición de parada. [5.3.26.11]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. La distancia y la velocidad de acercamiento se proporcionan continuamente a partir de 15 m antes de la posición de parada, como mínimo. [5.3.26.12]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			12. Cuando la distancia de acercamiento se presente en números, deba proporcionarse en metros enteros hasta la posición de parada y con un decimal como mínimo, tres metros antes de esa posición. [5.3.26.13] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			13. En toda la maniobra de atraque se proporcionan los medios adecuados para que el A-VDGS indique si es necesario detener inmediatamente la aeronave. En ese caso, que incluye falla del A-VDGS, no se proporcione ninguna otra información. [5.3.26.14]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			14. El personal responsable de la seguridad operacional del puesto de estacionamiento cuente con los medios para iniciar la interrupción inmediata del procedimiento de atraque. [5.3.26.15]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			15. Cuando se requiera interrumpir de manera inmediata la maniobra de atraque, deba presentarse la indicación "ALTO" en caracteres rojos. [5.3.26.16] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.27	¿En el aeródromo se suministran luces de guía para maniobras?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se suministran luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronave, para facilitar el emplazamiento preciso de las aeronaves en un puesto de estacionamiento en una plataforma pavimentada o en una instalación de deshielo/antihielo que esté destinado a usarse en malas condiciones de visibilidad, a no ser que se suministre guía adecuada por otros medios. [5.3.27.1] (R)</p> <p>2. Las luces de guía para maniobras estén instaladas en el mismo lugar de las señales de puesto de estacionamiento. [5.3.27.2]</p> <p>3. Las luces de guía para estacionamiento sean luces fijas de color amarillo, y visibles en todos los sectores donde se proporcione guía. [5.3.27.3]</p> <p>4. Las luces empleadas para indicar las líneas de entrada, viraje y salida estén separadas por intervalos no mayores a 7,4 en las curvas y 15 m. en tramos rectos. [5.3.27.4] (R)</p> <p>5. Las luces que indican la posición de parada sean luces fijas unidireccionales, de color rojo. [5.3.27.5]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			6. La intensidad de las luces sea adecuada para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en que se prevé utilizar el puesto de estacionamiento de aeronaves. [5.3.27.6] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. El circuito esté diseñado de modo que puedan encenderse los puestos de estacionamiento en uso y apagarlos cuando no estén en uso. [5.3.27.7] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAR R14 5.3.28	¿En el aeródromo se proporcionan luces de punto de espera en la vía de vehículos?	Verificar que: 1. Se proporcionan luces de punto de espera en la vía de vehículos en todo punto de espera en la vía asociado con una pista que se prevea utilizar en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m así como una pista con valores comprendidos entre 350 m y 550 m. [5.3.28.1][5.3.28.2] (R) 2. Las luces de punto de espera de vehículos están ubicadas al lado de la señal de punto de espera, a una distancia de 1,5 m ( $\pm$ 0,5 m.), al lado que corresponda según reglamento de tránsito. [5.3.28.3] (R) 3. Las luces de punto de espera de vehículos estén en un semáforo controlable rojo y verde, y una luz roja de destellos. [5.3.28.4] (R) 4. Las luces del punto de espera de vehículos sean unidireccionales, alineadas para que puedan ser vistas por el conductor de un vehículo que está acercándose al punto de espera. [5.3.28.5] (R) 5. La intensidad del haz luminoso sea la adecuada a las condiciones de visibilidad y luz ambiente en las cuales se utilice el punto de espera, pero que no deslumbre al conductor. [5.3.28.6](R) 6. La frecuencia de destellos de la luz roja de destellos sea de 30 a 60 en un minuto. [5.3.28.7](R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.3.6	¿Se proporcionan luces de guía para el vuelo en circuito?	Verificar que: 1. Se han instalado luces de guía para el vuelo en circuito cuando los sistemas existentes de iluminación de aproximación y de pista no permitan a la aeronave que vuela en circuito identificar satisfactoriamente la pista o el área de aproximación en las condiciones en que se prevea que ha de utilizarse la pista para aproximaciones en circuito y una evaluación de la seguridad operacional determine los beneficios de su instalación. [5.3.6.1](R) 2. El emplazamiento y el número de luces de guía para el vuelo en circuito sean los adecuados para que, según el caso, el piloto pueda:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<ul style="list-style-type: none"> <li>i. llegar al tramo a favor del viento o alinear y ajustar su rumbo a la pista, a la distancia necesaria de ella, y distinguir el umbral al pasarlo; y</li> <li>ii. no perder de vista el umbral de la pista u otras referencias que le permitan juzgar el viraje para entrar en el tramo básico y en la aproximación final, teniendo en cuenta la guía proporcionada por otras ayudas visuales [5.3.6.2](R)</li> </ul>				
			<p>3. El sistema de luces guía para el vuelo en circuito comprenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. luces que indiquen la prolongación del eje de pista,</li> <li>ii. luces que indiquen la posición del umbral y</li> <li>iii. luces que indiquen la dirección o emplazamiento de la pista o la combinación de estas luces que convenga para la pista en cuestión. [5.3.6.3](R)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>4. Las luces de guía para el vuelo en circuito sean fijas o de destellos, de una intensidad y abertura de haz adecuadas para las condiciones de visibilidad y luz ambiente en que se prevé realizar las aproximaciones en circuito visual. Asimismo que se utilicen lámparas blancas para las luces de destellos y lámparas blancas o de descarga para las luces fijas. [5.3.6.4](R)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>5. Las luces se conciben e instalan de forma que no deslumbren ni confundan al piloto durante la aproximación para el aterrizaje, el despegue o el rodaje. [5.3.6.5](R)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							

[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 4: LETREROS

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.1	¿El aeródromo cuenta con letreros?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se proporcionan letreros para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información a fin de satisfacer los requisitos en el aeródromo del sistema de guía y control del movimiento en la superficie contenido en el 9.8.1. [5.4.1.1]</p> <p>2. Se proporcionan letreros de mensaje variable siempre que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la instrucción o información que se presenta en el letrero sea pertinente solamente durante un período determinado; o</li> <li>- sea necesario presentar en el letrero información predeterminada variable, para cumplir con los requisitos en el aeródromo de un sistema de guía y control del movimiento en la superficie. [5.4.1.2] (R)</li> </ul> <p>3. El operador/explotador presenta evidencia que demuestra que los letreros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. son frangibles.</li> <li>ii. que están situados cerca de una pista o de una calle de rodaje son lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de protección respecto a las hélices y las barquillas de los reactores.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			iii. Que la altura del letrero instalado no sobrepasa la dimensión que figura en la columna apropiada de la tabla 5-5 iv. [5.4.1.3]				
			4. Los letreros sean rectangulares, tal como se indica en las figuras 5-30 y 5-31, con el lado más largo en posición horizontal [5.4.1.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Los únicos letreros de color rojo en el área de movimiento sean los letreros con instrucciones obligatorias [5.4.1.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Las inscripciones de los letreros serán conformes a las disposiciones del apéndice 4.[5.4.1.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Los letreros están iluminados si se prevé utilizarlos en los siguientes casos: - En condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800m; o - Durante la noche, en pistas de vuelo por instrumentos; o - Durante la noche, en pistas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4. [5.4.1.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Los letreros son retro-reflectantes o estar iluminados, cuando se prevea utilizarlos durante la noche en pistas de vuelo visual cuyo número de clave sea 1 ó 2. [5.4.1.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Los letreros de mensaje variable presentan la placa frontal sin ningún mensaje cuando no estén en uso. [5.4.1.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. Los letreros de mensaje variable, en caso de falla, no proporcionan información que pueda inducir a un piloto o conductor de vehículo a efectuar una maniobra peligrosa. [5.4.1.10]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. El intervalo de tiempo para cambiar de un mensaje a otro en un letrero de mensaje variable es lo más breve posible y no excede de 5 segundos. [5.4.1.11] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.2	¿El aeródromo cuenta con letreros con instrucciones obligatorias?	Verificar que: 1. Se proporcionan letreros con instrucciones obligatorias para identificar el lugar donde una aeronave en rodaje o un vehículo, debe detenerse, a menos que lo autorice la Torre de Control de Aeródromo o autoridad ATS correspondiente. [5.4.2.1] 2. Entre los letreros con instrucciones obligatorias están comprendidos los letreros de designación de pista, los letreros de punto de espera de CAT I, II o III [5.4.2.2] 3. Las señales de punto de espera de la pista, configuración A, se complementan con un letrero de designación de pista en la intersección de calle de rodaje/pista o en la intersección de pista/pista. [5.4.2.3]. 4. Las señales de punto de espera de la pista, configuración B, se complementan con un letrero de punto de espera de Categorías I, II o III. [5.4.2.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			5. Las señales de punto de espera de la pista de configuración A en un punto de espera de la pista establecido de conformidad con 3.12.3 se complementan con un letrero de punto de espera de la pista . [5.4.2.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6. Los letreros de designación de pista en una intersección de calle de rodaje/pista son complementados con un letrero de emplazamiento que se colocará en la parte exterior (la más alejada de la calle de rodaje), según corresponda. [5.4.2.6] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7. Se proporciona un letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA cuando no esté autorizada la entrada a la zona en cuestión. [5.4.2.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			8. Se ha colocado un letrero de designación de pista en las intersecciones de calle de rodaje/pista o en las intersecciones de pista/pista, a cada lado de la señal de punto de espera de la pista, de forma que se vea de frente al aproximarse a la pista. . [5.4.2.8]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9. Se ha instalado un letrero de punto de espera de Categorías I, II o III a cada lado de la señal de punto de espera de la pista, de modo que se vea de frente al aproximarse al área crítica. . [5.4.2.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10. Se ha colocado un letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA al comienzo de la zona a la cual no esté autorizada la entrada, a cada lado de la calle de rodaje vista desde la perspectiva del piloto. . [5.4.2.10]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			11. Se ha colocado un letrero de punto de espera de la pista, a cada lado del punto de espera de la pista cuando el emplazamiento o la alineación de la calle de rodaje sean tales que las aeronaves en rodaje o vehículos puedan infringir las superficies limitadoras de obstáculos o interferir en el funcionamiento de las radioayudas para la navegación, de modo que se vea de frente al aproximarse a la superficie limitadora de obstáculos o al área crítica/sensible ILS, según corresponda. . [5.4.2.11]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			12. Los letreros con instrucciones obligatorias consisten en una inscripción en blanco sobre fondo rojo. [5.4.2.12]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			13. Cuando, a causa del medio ambiente o de otros factores, se requiera aumentar la visibilidad de la inscripción de un letrero con instrucciones obligatorias, el borde exterior de la inscripción en blanco se complementa con un contorno negro de una anchura de 10 mm para los números de clave de pista 1 y 2, y de 20 mm para los números de clave de pista 3 y 4. [5.4.2.13] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			14. La inscripción de un letrero de designación de pista consiste en las designaciones y direcciones correspondientes de la pista intersecada, correctamente orientadas con respecto a la posición desde la que se ve el letrero; pero si el letrero de designación de pista está instalado en las proximidades de un extremo de pista, se indique únicamente la designación de pista del extremo en cuestión [5.4.2.14]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			15. La inscripción de los letreros de punto de espera de Categorías I, II, III, Categoría II/III conjunta o Categoría I/II/III conjunta consiste en el designador de pista seguido de CAT I, CAT II, CAT III, CAT II/III o CAT I/II/III, según corresponda [5.4.2.15]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			16. La inscripción del letrero de PROHIBIDA LA ENTRADA corresponde a lo indicado en la figura 5-30. [5.4.2.16]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			17. La inscripción de los letreros de punto de espera de la pista instalados en un punto de espera de la pista de conformidad con 3.12.3 consiste en la designación de la calle de rodaje y un número [5.4.2.17]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			18. Donde estén instalados, se usen las inscripciones o símbolos de la figura 5-30 .[5.4.2.18]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>						

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.3	¿El aeródromo cuenta con letreros de información?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se proporcionan letreros de información cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones identificar por medio de un letrero un emplazamiento específico o proporcionar información de encaminamiento (dirección o destino). [5.4.3.1]</p> <p>2. Los letreros de información incluyen: letreros de dirección, letreros de emplazamiento, letreros de destino, letreros de salida de pista, letreros de pista libre y letreros de despegue desde intersección. [5.4.3.2]</p> <p>3. Se proporciona un letrero de salida de pista cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones identificar una salida de pista. [5.4.3.3]</p> <p>4. Se proporciona un letrero de pista libre cuando la calle de rodaje de salida no cuente con luces de eje de calle de rodaje y sea necesario indicar al piloto que abandona una pista cuál es la ubicación del perímetro del área crítica/sensible ILS o la ubicación del borde inferior de la superficie de transición interna, de estos dos elementos el que esté más alejado del eje de pista. [5.4.3.4]</p> <p>5. Se proporciona un letrero de despegue desde intersección cuando sea necesario, desde el punto de vista de las operaciones, indicar el recorrido de despegue disponible (TORA) restante para los despegues desde intersección. [5.4.3.5] (R)</p> <p>6. Donde sean necesarios, se proporcionan letreros de destino para indicar la dirección hacia un destino particular en el aeródromo, tales como área de carga, aviación general, etc. [5.4.3.6](R)</p> <p>7. Se proporcionan letreros combinados que indiquen el emplazamiento y la dirección, cuando dichos letreros se utilicen para suministrar información de dirección o destino antes de una intersección de calle de rodaje. [5.4.3.7]</p> <p>8. Se proporcionan letreros de dirección cuando sea necesario desde el punto de vista de las operaciones identificar la designación y la dirección de las calles de rodaje en una intersección. [5.4.3.8]</p> <p>9. Se proporciona un letrero de emplazamiento:  - en un punto de espera intermedio; (R)  - junto con todo letrero de designación de pista, excepto en una intersección pista/pista;  - junto con todo letrero de dirección, excepto cuando una evaluación de la seguridad operacional, aceptable a la AAC, indique que se puede omitir;  - para identificar las calles de rodaje que salen de una plataforma o las calles de rodaje que se encuentran más allá de una intersección cuando sea necesario. (R)  [5.4.3.9][5.4.3.10][5.4.3.11][5.4.3.12]</p> <p>10. Cuando una calle de rodaje termina en una intersección en forma de "T" y es necesario indicarlo, se utiliza una barrera, un letrero de dirección u otra ayuda visual adecuada. [5.4.3.13]</p> <p>11. Las calles de rodaje se identifican con un designador que sólo se usa una vez en un aeródromo y que consiste en una única letra, dos letras, o bien, una o varias letras seguidas de un número. [5.4.3.35]</p> <p>12. Cuando se designen calles de rodaje, no se utilizan las letras I, O ni X ni palabras tales como interior y exterior, para evitar confusión con los números 1, 0 y con la señal de zona cerrada. [5.4.3.36][5.4.3.37]</p> <p>13. El uso de número solamente en el área de maniobras se reserva para la designación de pistas. [5.4.3.38]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable  <input type="checkbox"/> No observado

		14. Los designadores del puesto de estacionamiento en la plataforma no son iguales a los designadores de las calles de rodaje. [5.4.3.39]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Los letreros de información se colocan, siempre que sea posible, en el lado izquierdo de la calle de rodaje, de conformidad con la tabla 5-5 [5.4.3.14]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		15. Los letreros de salida de pista se colocan antes del lugar de salida de pista, a una distancia de 60 m como mínimo del punto tangencial con la salida cuando el número de clave sea 3 o 4, y a 30 m como mínimo cuando el número de clave sea 1 o 2. [5.4.3.17]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		16. Se colocan letreros de pista libre por lo menos en uno de los lados de la calle de rodaje, y que la distancia entre el letrero y el eje de la pista no sea inferior al mayor de los valores siguientes:  i. la distancia entre el eje de la pista y el perímetro del área crítica/sensible ILS/MLS; o ii. la distancia entre el eje de la pista y el borde inferior de la superficie de transición interna [5.4.3.18]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		17. Cuando se proporcionen letreros de emplazamiento de calle de rodaje junto con letreros de pista libre, los primeros se coloquen junto al letrero de pista libre en el lado más alejado con respecto a la calle de rodaje. [5.4.3.19]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		18. El letrero de despegue desde intersección se haya colocado en el lado izquierdo de la calle de rodaje de entrada a la pista, y que la distancia desde el letrero hasta el eje de la pista no sea inferior a 60 m cuando el número de clave sea 3 o 4, o no sea inferior a 45 m cuando el número de clave sea 1 o 2. [5.4.3.20]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		19. Los letreros de emplazamiento de calle de rodaje que se instalan junto con letreros de designación de pista se coloquen junto a los letreros de designación de pista en el lado más alejado con respecto a la calle de rodaje. [5.4.3.21]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		20. Los letreros de destino no se coloquen junto con letreros de emplazamiento o dirección. [5.4.3.22] <b>(R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		21. Los letreros de información que no sean los de emplazamiento no se coloquen junto a letreros con instrucciones obligatorias. [5.4.3.23]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		22. Los letreros de dirección, las barreras u otras ayudas visuales apropiadas que se utilicen para identificar una intersección en forma de "T" se encuentren colocados en el lado de la intersección que está frente a la calle de rodaje. [5.4.3.24] <b>(R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		23. Los letreros de información que no sean de emplazamiento consisten en inscripciones en negro sobre fondo amarillo. [5.4.3.25]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		24. Los letreros de emplazamiento consisten en inscripciones en amarillo sobre fondo negro y cuando se trata de un solo letrero, tenga un borde en amarillo. [5.4.3.26]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		25. Las inscripciones de los letreros de salida de pista consistan en el designador de la calle de rodaje de salida y una flecha que indique la dirección que se ha de seguir. [5.4.3.27]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		26. Las inscripciones de los letreros de pista libre representen la señal de punto de espera de la pista, configuración A, como se ilustra en la figura 5-31. [5.4.3.28]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		27. Las inscripciones de los letreros de despegue desde intersección contengan un mensaje numérico que indique el recorrido de despegue disponible restante en metros, más una flecha con la colocación y orientación pertinentes, que indique la dirección de despegue, como se ilustra en la figura 5-31. [5.4.3.29]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		28. Las inscripciones de los letreros de destino contengan un mensaje con letras, letras y números o números que identifiquen el destino, más una flecha que indique la dirección que se ha de seguir, como se ilustra en la figura 5-31. [5.4.3.30]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			29. Las inscripciones de los letreros de dirección contengan un mensaje con letras o letras y números que identifiquen las calles de rodaje, más una flecha o flechas con la orientación pertinente, como se ilustra en la figura 5-31. [5.4.3.31]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			30. La inscripción de todo letrero de emplazamiento contenga la designación de la calle de rodaje, pista u otra superficie pavimentada en la que se encuentre o esté entrando la aeronave, y no tenga flechas. [5.4.3.32]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			31. Cuando sea necesario identificar cada uno de una serie de puntos de espera intermedios en una misma calle de rodaje, el letrero de emplazamiento incluya la designación de la calle de rodaje y un número. [5.4.3.33] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			32. Cuando se utilicen letreros de emplazamiento con letreros de dirección: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. todos los letreros de dirección que indiquen virajes hacia la izquierda se hayan colocado al lado izquierdo de los letreros de emplazamiento, y todos los letreros de dirección que indiquen virajes hacia la derecha se hayan colocado al lado derecho de los letreros de emplazamiento, salvo que cuando se trata de una intersección con calle de rodaje, el letrero de emplazamiento puede, como alternativa, haberse colocado al lado izquierdo;</li> <li>ii. los letreros de dirección se hayan colocado de manera que la dirección de las flechas varíe con respecto a la vertical según la desviación que siga la calle de rodaje pertinente;</li> <li>iii. se haya colocado un letrero de dirección apropiado junto al letrero de emplazamiento, cuando la calle de rodaje en cuestión cambie significativamente de dirección después de la intersección; y</li> <li>iv. en los letreros de dirección adyacentes se haya trazado una línea vertical negra entre ellos, como se ilustra en la figura 5-31. [5.4.3.34]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			33. Las calles de rodaje se identifiquen con un designador que solo se use una vez en un aeródromo y que consista en una única letra, dos letras, o bien una o varias letras seguidas de un número. [5.4.3.35]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			34. Cuando se designen calles de rodaje, se evite, siempre que sea posible, el uso de palabras tales como "interior" y "exterior". [5.4.3.36] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			35. Cuando se designen calles de rodaje, no se utilicen las letras I, O ni X para evitar confusión con los números 1, 0 y con la señal de zona cerrada. [5.4.3.37]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			36. El uso de números, solamente en el área de maniobras, se haya reservado para la designación de pistas. [5.4.3.38]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			37. Los designadores del puesto de estacionamiento en la plataforma no sean iguales a los designadores de las calles de rodaje. [5.4.3.39] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.4		Verificar que:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio

		¿El aeródromo cuenta con letrero de punto de verificación del VOR?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuando se establezca un punto de verificación del VOR en el aeródromo, este se indica, además de la señal, mediante el letrero de punto de verificación del VOR. [5.4.4.1]</li> <li>2. El letrero de punto de verificación del VOR en el aeródromo está colocado lo más cerca posible del punto de verificación, de forma que las inscripciones de verificación resulten visibles desde el puesto de pilotaje de una aeronave que se encuentre debidamente situada sobre la señal del punto de verificación del VOR en el aeródromo. [5.4.4.2]</li> <li>3. El letrero de punto de verificación de VOR es una inscripción negra sobre fondo amarillo. [5.4.4.3]</li> <li>4. Las inscripciones de los letreros de punto de verificación del VOR se correspondan a una de las alternativas que se indican en la figura 5-33, en la que: <ol style="list-style-type: none"> <li>i. VOR es una abreviatura que identifica el lugar como punto de verificación del VOR;</li> <li>ii. 116,3 es un ejemplo de la radiofrecuencia del VOR en cuestión;</li> <li>iii. 147° es un ejemplo de la marcación del VOR, redondeada al grado más cercano, e indica la marcación que debería obtenerse en el punto de verificación del VOR; y</li> <li>iv. 4,3 NM es un ejemplo de la distancia en millas marinas hasta un DME de emplazamiento común con el VOR en cuestión. Insertar figura 5-3. [5.4.4.4] (R)</li> </ol> </li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.5	¿El aeródromo cuenta con letrero de identificación de aeródromo?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuando un aeródromo no cuente con otros medios suficientes de identificación visual se ha provisto de un letrero de identificación de aeródromo, si la AAC lo considera conveniente. [5.4.5.1](R)</li> <li>2. El letrero de identificación de aeródromo en lo posible puede leerse desde todos los ángulos sobre la horizontal. [5.4.5.2]</li> <li>3. El letrero de identificación contiene el nombre del aeródromo. [5.4.5.3]</li> <li>4. El color que se escoja para el letrero sea suficientemente perceptible sobre el fondo en que se presenta. [5.4.5.4] (R)</li> <li>5. Los caracteres no tengan menos de 3 m de altura. [5.4.5.5] (R)</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.6	¿El aeródromo cuenta con letreros de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Cada señal de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves se complementa con un letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves, siempre que sea posible. [5.4.6.1] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. El letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves está colocado de tal manera que sea claramente visible desde el puesto de pilotaje de la aeronave antes de entrar en dicho puesto. [5.4.6.2] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Los letreros de puesto de estacionamiento consisten en letras negras sobre fondo amarillo. [5.4.6.3] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.4.7	¿El aeródromo cuenta con letreros de punto de espera en la vía de vehículos?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Se proporcionan letreros de punto de espera en la vía de vehículos, en todos los puntos de entrada de la vía a una pista. [5.4.7.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Los letreros están emplazados a 1,5 m. del borde del lado derecho de la vía, en el lugar de punto de espera. [5.4.7.2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Los letreros sean con inscripciones blancas sobre fondo rojo. [5.4.7.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Las inscripciones que figuren en los letreros de punto de espera en la vía de vehículos están redactadas en el idioma nacional, se deben conformar a los reglamentos de tráfico locales e indicar un requisito de detenerse; y cuando corresponda un requisito de obtener autorización ATC y un designador de emplazamiento. [5.4.7.4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. En caso de operaciones nocturnas, los letreros de punto de espera en la vía de vehículos son retrorreflectantes o iluminados. [5.4.7.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.1		Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio

		Si las condiciones existentes lo hace necesario ¿se han instalado balizas conforme a las especificaciones previstas en reglamento?	1. Las balizas sean frangibles y cuando estén situadas cerca de una pista o calle de rodaje sean lo suficientemente bajas como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. [5.5.1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.2	Si la pista no es pavimentada, ¿se han instalado balizas de borde de pista?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Si los límites de una pista sin pavimentar no están claramente indicados por el contraste de su superficie con el terreno adyacente y no se advierten claramente las señales de borde de pista, se hayan instalado balizas. [5.5.2.1]</p> <p>2. Cuando existan luces de pista, las balizas de borde de pista se hayan montado en los dispositivos luminosos. Y en caso de que no haya luces, se dispongan balizas planas, de forma rectangular o cónica, de modo que delimiten claramente la pista. [5.5.2.2] (R)</p> <p>3. Las balizas planas rectangulares tengan las dimensiones mínimas de 1 m por 3 m y se hayan colocado de modo que su lado más largo sea paralelo al eje de la pista, y que las balizas cónicas tengan una altura que no exceda de 50 cm. [5.5.2.3]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.3	¿Se han instalado balizas de borde de zona de parada?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Se hayan instalado balizas de borde de zona de parada cuando la superficie de esta zona no se destaque claramente del terreno adyacente. [5.5.3.1] (R)</p> <p>2. Las balizas de borde de zona de parada se diferencian suficientemente de todas las señales de borde de pista que se utilizan, para asegurar que no se confundan. [5.5.3.2]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.4	En pistas de zonas con presencia de nieve, ¿se han instalado balizas de borde para pistas cubiertas de nieve?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se hayan empleado balizas de borde para pistas cubiertas de nieve para indicar la parte utilizable de las pistas cubiertas de nieve, cuando los límites de las mismas no se indican de otra forma. [5.5.4.1]</li> <li>2. Se hayan colocado balizas de borde para pistas cubiertas de nieve a lo largo de los bordes de la pista, a intervalos no superiores a 100 m, simétricamente respecto al eje de la pista y suficientemente alejadas del mismo para conservar una distancia de guarda apropiada con relación a los extremos de las alas y de los sistemas motopropulsores. Asimismo, se haya instalado un número suficiente de balizas en el umbral y en el extremo opuesto de la pista, perpendicularmente a su eje. [5.5.4.2]</li> <li>3. Las balizas de borde para pistas cubiertas de nieve sean objetos bien visibles, tales como árboles coníferos de 1,5 m de alto aproximadamente, o balizas ligeras. [5.5.4.3]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.5	¿Se han instalado balizas de borde de calle de rodaje?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se hayan proporcionado balizas de borde de calle de rodaje en pistas cuyo número de clave sea 1 ó 2 y en aquellas que no están provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de eje de calle de rodaje. [5.5.5.1]</li> <li>2. Las balizas de borde de calle de rodaje se hayan instalado por lo menos en los emplazamientos en los que, de utilizarse, se instalarían luces de borde de calle de rodaje. [5.5.5.2]</li> <li>3. Las balizas de borde de calle de rodaje sean de color azul retrorreflectante. [5.5.5.3]</li> <li>4. La superficie señalizada sea vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible sea de 150 cm. [5.5.5.4]</li> <li>5. Las balizas de borde de calle de rodaje sean frangibles, y que su altura sea tan escasa que puedan franquearla las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción. [5.5.5.5]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.6	¿Se han instalado balizas de borde de eje de calle de rodaje?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>Se hayan proporcionado balizas de eje de calle de rodaje en pistas cuyo número de clave sea 1 ó 2 y en aquellas que no están provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de borde de calle de rodaje. [5.5.6.1] (R)</li> <li>Se podrían haber proporcionado balizas de eje de calle de rodaje en aquellas cuyo número de clave sea 3 o 4 y en aquellas que no están provistas de luces de eje de calle de rodaje, siempre que sea necesario mejorar la guía proporcionada por las señales de eje de calle de rodaje. [5.5.6.2] (R)</li> <li>Deberían estar instaladas balizas de eje de calle de rodaje, como mínimo, en el mismo lugar en que se hubieran colocado las luces de eje de calle de rodaje. [5.5.6.3] (R)</li> <li>Las balizas de eje de calle de rodaje deberían estar emplazadas normalmente en las señales de eje de calle de rodaje y, si ello no fuera posible, podrían estar desplazadas a una distancia que no exceda de 30 cm. [5.5.6.4] (R)</li> <li>Las balizas de eje de calle de rodaje sean retrorreflectantes de color verde. [5.5.6.5]</li> <li>La superficie señalizada debería ser vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible debería ser de 20 cm<sup>2</sup>. [5.5.6.6] (R)</li> <li>Las balizas de eje de calle de rodaje estén diseñadas y montadas de manera que resistan el paso de las ruedas de un avión sin que este ni las balizas sufran daños. [5.5.6.7]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.7	En una pista sin pavimentar, ¿se han instalado balizas de borde de calle de rodaje?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>En una calle de rodaje sin pavimentar no está claramente indicada por el contraste de su superficie con el terreno adyacente, se hayan instalado balizas. [5.5.7.1] (R)</li> <li>Cuando existen luces de calle de rodaje, las balizas se podrían haber montado en los dispositivos luminosos, y cuando no haya luces de calle de rodaje, deberían estar dispuestas balizas cónicas, de modo que delimiten claramente la calle de rodaje. [5.5.7.1] (R)</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 5.5.8	En un aeródromo que no tiene pista en el área de aterrizaje ¿se han instalado balizas delimitadoras?	Verificar que: 1. Se hayan instalado balizas delimitadoras en los aeródromos que no tengan pista en el área de aterrizaje. [5.5.8.1] 2. Se hayan instalado balizas delimitadoras a lo largo de los límites del área de aterrizaje con un espaciado no mayor de 200 m si se usan balizas del tipo indicado en la figura 5-34, o con un espaciado de 90 m aproximadamente, si se usan balizas cónicas con una baliza en cada ángulo. [5.5.8.2] 3. Las balizas delimitadoras deberían ser de forma similar a la indicada en la figura 5-34 o de forma cónica cuyas dimensiones mínimas sean de 50 cm de alto y 75 cm de diámetro en la base, y que además las balizas deberían ser de un color que contraste con el fondo contra el cual se hayan de ver. Asimismo, que podría usarse un solo color, el anaranjado o el rojo, o dos colores que contrasten, anaranjado y blanco, o bien rojo y blanco, siempre que tales colores no se confundan con el fondo. [5.5.8.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
- La verificación del requisito requiere que el inspector se base en las especificaciones contenidas en el Capítulo 9 del Apéndice 5 del LAR 154.							

[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 5: AYUDAS VISUALES DE ZONAS DE USO RESTRINGIDO

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 7.1	Donde sean requeridas, ¿se disponen de señales de zona cerrada en una pista o calle de rodaje?	Verificar que: 1. Se dispone una señal de zona cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves. [7.1.1] 2. Se dispone de una señal de zona cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté temporalmente cerrada; aunque esta señal puede omitirse cuando el cierre sea de corta duración y los servicios de tránsito aéreo den una advertencia suficiente. [7.1.2] 3. Se dispone de una señal de zona cerrada en cada extremo de la pista o parte de la pista declarada cerrada y se disponen de señales complementarias de tal modo que el intervalo máximo entre dos señales sucesivas no exceda de 300 m. [7.1.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			4. En una calle de rodaje cerrada se dispone de una señal de zona cerrada por lo menos en cada extremo de la calle de rodaje o parte de la calle de rodaje que esté cerrada. [7.1.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Cuando una zona esté cerrada temporalmente se utilizan barreras frangibles, o señales en las que se utilicen materiales que no sean simplemente pintura, para indicar el área cerrada o bien, pueden utilizarse otros medios adecuados para indicar dicha área. [7.1.4] (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Cuando una pista o una calle de rodaje esté cerrada permanentemente en su totalidad o en parte, se han borrado todas las señales normales de pista y de calle de rodaje. [7.1.5]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Se han desconectado o impedido que funcione la iluminación de la pista o calle de rodaje que esté cerrada en su totalidad o en parte, a menos que sea necesario para fines de mantenimiento. [7.1.6]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Cuando una pista o una calle de rodaje o parte de una pista o de calle de rodaje cerrada esté cortada por una pista o por una calle de rodaje utilizable, que se emplee de noche, además de las señales de zona cerrada se han dispuesto de luces de área fuera de servicio a través de la entrada del área cerrada, a intervalos que no excedan de 3 m. [7.1.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 7.2	Donde sean requeridas, ¿se disponen de señales de superficies no resistentes?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Cuando los márgenes de las calles de rodaje, de las plataformas de viraje en la pista, de los apartaderos de espera, de las plataformas y otras superficies no resistentes no puedan distinguirse fácilmente de las superficies aptas para soportar carga y cuyo uso por las aeronaves podría causar daños a las misma, se indica el límite entre la superficie no resistente y las superficies aptas para soportar carga mediante una señal de faja lateral de calle de rodaje. [7.2.1]</p> <p>2. Se ha colocado una señal de faja lateral de calle de rodaje a lo largo del límite del pavimento apto para soportar carga, de manera que el borde exterior de la señal coincida aproximadamente con el límite del pavimento apto para soportar carga. [7.2.2]</p> <p>3. La señal de faja lateral de calle de rodaje consiste en un par de líneas de trazo continuo, de 15 cm de ancho, con una separación de 15 cm entre sí y del mismo color que las señales de eje de calle de rodaje. [7.2.3]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 7.3	Donde sean requeridas, ¿se disponen de señales de área anterior al umbral?	Verificar que: 1. Si la superficie anterior al umbral está pavimentada y exceda de 60 m de longitud y no sea apropiada para que la utilicen normalmente las aeronaves, toda la longitud que preceda al umbral está señalizada con trazos en ángulo de color amarillo. [7.3.1] 2. El color de una señal de trazo en ángulo debería ser de un color bien visible y que contraste con el color usado para las señales de pista; debería ser preferiblemente amarillo y la anchura de su trazo debería ser de 0,9 m por lo menos. [7.3.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
-							
8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC 7.4	Donde sean requeridas, ¿se disponen de ayudas visuales de áreas fuera de servicio?	Verificar que: 1. Se han colocado balizas de área fuera de servicio en cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera que, a pesar de ser inadecuada para el movimiento de las aeronaves, aún permita a las mismas sortear esas partes con seguridad. En las áreas de movimiento utilizadas durante la noche, se emplean luces de área fuera de servicio. [7.4.1] 2. Las balizas y luces de área fuera de servicio estén colocadas a intervalos suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio. [7.4.2] 3. Las balizas de área fuera de servicio consistan en objetos netamente visibles tales como banderas, conos o tableros, colocados verticalmente. [7.4.3] 4. Una luz de área fuera de servicio sea una luz fija de color rojo. La luz tenga una intensidad suficiente para que resulte bien visible teniendo en cuenta la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de la iluminación del fondo sobre el que normalmente hayan de verse. En ningún caso deba tener una intensidad menor de 10 cd de luz roja. [7.4.4] 5. Las banderas de área fuera de servicio deberían ser cuadradas, de 0,5 m de lado por lo menos y de color rojo, anaranjado o amarillo o de cualquiera de dichos colores en combinación con el blanco. [7.4.5] 6. Los tableros de área fuera de servicio deberían tener como mínimo 0,5 m de altura y 0,9 m de ancho con fajas verticales alternadas rojas y blancas o anaranjadas y blancas. [7.4.7]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

	<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>	
	<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>	
	-	

**[Subject] – LISTA DE VERIFICACIÓN: AYUDAS VISUALES (AAVV) – SECCIÓN 7: MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	DINAC R14 10.1	¿El operador/explotador de aeródromo tiene establecido un programa de mantenimiento, para asegurar que las ayudas visuales se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea?	<p>Verificar que el operador/explotador de aeródromo:</p> <p>1. Ha establecido un programa de mantenimiento que incluya el mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo de las ayudas visuales, para asegurar la fiabilidad de la iluminación y de la señalización.[10.1.1].</p> <p>2. Como parte del sistema de mantenimiento considere que una luz está fuera de servicio cuando:</p> <p>i. la intensidad media de su haz principal sea inferior al 50 % del valor especificado en el Apéndice 2</p> <p>ii. la intensidad media de diseño del haz principal sea superior al valor indicado en los reglamentos [10.5.1].</p> <p>3. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo empleado para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III comprende, como mínimo, las siguientes verificaciones:</p> <p>I. inspección visual y medición de la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista.</p> <p>II. control y medición de las características eléctricas de cada circuito incluido en los sistemas de luces de aproximación y de pista.</p> <p>III. control del funcionamiento correcto de comandos del control de intensidad luminosa empleados por el control de tránsito aéreo. [10.5.3].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>4. Como parte del sistema de mantenimiento, mide en el terreno la intensidad, apertura de haz y orientación de todas las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación y de pista para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III, a fin de asegurar el cumplimiento de las especificaciones correspondientes contenidas en Apéndice 2 [10.5.4].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>5. Como parte del sistema de mantenimiento, mide la intensidad, apertura de haz y orientación de las luces comprendidas en los sistemas de luces de aproximación en pista, para las pistas de aproximación de precisión de Categoría II o III con una unidad móvil de medición de suficiente exactitud como para analizar las características de cada luz [10.5.5].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>6. Como parte del sistema de mantenimiento, basa la frecuencia de medición de las luces para pistas de aproximación de precisión de Categoría I y II en la densidad del tránsito, el nivel de contaminación local y la fiabilidad del equipo de luces instalado, y en la continua evaluación de los resultados de la medición sobre el terreno pero, de todos modos, no debiendo ser inferior a dos veces por año para las luces empotradas en el pavimento y no menos de una vez por año en el caso de otras luces [10.5.6].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>7. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo empleado en una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III tenga por objetivo que, durante cualquier período de operaciones de estas categorías, estén en servicio todas las luces de aproximación y de pista y que, en todo caso, funcione como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. el 95 % de las luces en cada uno de los elementos importantes que siguen: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría II y III, los 450 m internos;</li> <li>ii. luces de eje de pista;</li> <li>iii. luces de umbral de pista; y</li> <li>iv. luces de borde de pista;</li> </ul> </li> <li>b. el 90 % de las luces en la zona de toma de contacto;</li> <li>c. el 85 % de las luces del sistema de iluminación de aproximación</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<p>situadas más allá de 450 m del umbral; y</p> <p>d. el 75 % de las luces de extremo de pista [10.5.7].</p>					
			<p>8. Como parte del sistema de mantenimiento asegure la continuidad de la guía, en donde el porcentaje permitido de luces fuera de servicio no sea tal que altere el diagrama básico del sistema de iluminación. Adicionalmente, no permita que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio, excepto en una barra transversal donde puede permitir que haya dos luces adyacentes fuera de servicio [10.5.7.1].</p>					
			<p>9. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo empleado para barras de parada en puntos de espera de la pista, utilizados en relación con una pista destinada a operaciones en condiciones de alcance visual en la pista inferior a 350 m, tenga como mínimo el objetivo siguiente:</p> <p>a) que nunca estén fuera de servicio más de dos luces.</p> <p>b) que no queden fuera de servicio dos luces adyacentes a no ser que el espaciado entre luces sea mucho menor que el especificado [10.5.8].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>10. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo utilizado para las calles de rodaje, destinadas a ser empleadas en condiciones en las que el alcance visual en la pista sea inferior a unos 350 m, tenga como mínimo el objetivo que no se encuentren fuera de servicio dos luces adyacentes de eje de calle de rodaje [10.5.9].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<p>11. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo utilizado para una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, tenga como objetivo que, durante cualquier período de operaciones de Categoría I, todas las luces de aproximación y de pista estén en servicio y que, en todo caso, estén servibles por lo menos el 85 % de las luces en cada uno de los siguientes elementos:</p> <p>a) sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I;</p> <p>b) luces de umbral de pista;</p> <p>c) luces de borde de pista; y</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			d) luces de extremo de pista [10.5.10].				
			12. Como parte del sistema de mantenimiento asegure la continuidad de la guía, no permitiendo que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio, salvo si el espaciado entre las luces es mucho menor que el especificado [10.5.12].				
			13. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo empleado en una pista destinada a despegue en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 550 m tenga como objetivo que, durante cualquier período de operaciones, estén en buenas condiciones de funcionamiento todas las luces de pista y que, en todo caso: a) por lo menos el 95 % de las luces de eje de pista (de haberlas) y de las luces de borde de pista estén en buenas condiciones de funcionamiento. b) por lo menos el 75 % de las luces de extremo de pista estén en buenas condiciones de funcionamiento [10.5.11].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			14. Como parte del sistema de mantenimiento preventivo empleado en una pista destinada a despegue en condiciones de alcance visual en la pista de 550 m o más tenga como objetivo que, durante cualquier período de operaciones, estén en buenas condiciones de funcionamiento todas las luces de pista y que, en todo caso, esté en buenas condiciones de funcionamiento por lo menos el 85 % de las luces de borde de pista y de las luces de extremo de pista, asimismo con el fin de asegurar la continuidad de la guía, no permita que haya una luz fuera de servicio adyacente a otra luz fuera de servicio. [10.5.13].	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La verificación de este ítem tiene un alcance general, los siguientes ítems abordan aspectos más específicos respecto al mantenimiento de las ayudas visuales del aeródromo.</li> <li>- Compruebe que el operador/explotador de aeródromo tiene establecido e implementado un programa de mantenimiento para conservar las ayudas visuales del aeródromo en condiciones tales que no se afecte la seguridad, regularidad ni eficiencia de la navegación aérea, considerando los siguientes criterios de evaluación:</li> </ul>							

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Presente (P): Se ha establecido formalmente en el Manual de Aeródromo el programa de mantenimiento donde se especifica:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>QUIÉN:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>el área organizacional y el puesto responsable de cada tarea de conservación/repación de ayudas visuales (Ej.- Profesional/técnico/especialista);</i></li> <li>b) <i>el área organizacional y el puesto dentro de la organización del operador/explotador de aeródromo, a cargo de asegurarse de la ejecución de las tareas y de supervisar y aprobar los resultados, informes, firmar cartas, cursar correos oficiales, etc. (Ej.- Especialista/Encargado/Responsable/Jefe de unidad); y</i></li> <li>c) <i>la autoridad dentro de la organización del operador/explotador de aeródromo que toma decisiones y rinde cuentas sobre aspectos relativos al cumplimiento del proceso de mantenimiento (Ej.- Gerente/Director/Jefe de Departamento);</i></li> </ul> </li> <li>● <b>QUÉ:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>cada etapa del proceso y cada tarea que debe realizarse;</i></li> <li>b) <i>el resultado previsto (informe, registro, etc.);</i></li> <li>c) <i>las plantillas/formularios que debe utilizarse (o el formato del resultado); y</i></li> <li>d) <i>según corresponda, el vínculo con otros procedimientos.</i></li> </ul> </li> <li>● <b>CÓMO:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>la forma de efectuar la tarea, indicando los detalles prácticos y metodología necesarios, según corresponda, para cada tarea;</i></li> <li>b) <i>la secuencia de las acciones;</i></li> <li>c) <i>los documentos que deben orientar la tarea;</i></li> <li>c) <i>métodos y medios para asegurar el seguimiento de la actividad (incluidos los registros que deben conservarse); y</i></li> <li>d) <i>formularios aplicables utilizados en determinados puntos de los procedimientos para realizar la actividad.</i></li> </ul> </li> <li>● <b>CUÁNDO:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>momento/circunstancia/plazo en que se activa cada procedimiento y la etapa del proceso en que tiene lugar;</i></li> <li>b) <i>para acciones repetitivas, frecuencia e intervalo máximo entre dos acciones; y</i></li> <li>c) <i>plazo máximo para concluir cada tarea o fecha límite para cada etapa</i></li> </ul> </li> <li>● <b>EN COORDINACIÓN CON QUIÉN:</b> <i>entidades externas que participen en la actividad si corresponde, incluyendo áreas organizacionales del operador/explotador que no estén directamente a cargo del proceso, pero con las cuales deba coordinarse para su adecuada realización.</i></li> </ul> </li> <li>○ <i>Adecuado (S): Las actividades previstas en el programa de mantenimiento comprende todas las ayudas visuales del aeródromo de acuerdo a su configuración y características.</i></li> <li>○ <i>Operativo (O): Existe evidencia documental (registros) de que el operador/explotador de aeródromo aplica los procedimientos de acuerdo a lo establecido en el programa de mantenimiento, existiendo registros completos al respecto que documentan el cumplimiento.</i></li> <li>○ <i>Eficaz (E): Como efecto de la aplicación del programa, las ayudas visuales del aeródromo se encuentran adecuadamente mantenidas en todos sus elementos y no se tienen reportes de sucesos en que se haya afectado la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea por razones que estuvieran relacionadas a las condiciones de las ayudas visuales.</i></li> <li>- <i>Compruebe también la inclusión de principios de factores humanos en el programa de mantenimiento, revisando que en el programa se describa la forma en que dichos principios son tomados en cuenta en las actividades de mantenimiento, y verificando en el lugar que la ejecución de las actividades de mantenimiento es efectuada de forma acorde: Este aspecto requiere que el Inspector a cargo de la verificación tenga un curso de factores humanos completado.</i></li> </ul>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE**



FORMULARIO: LV-AGA-009

LISTA DE VERIFICACIÓN: SISTEMAS ELÉCTRICOS

CÓDIGO ACTIVIDAD: SELT

FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTO: R 14 VOL 1

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:	
2a. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el operador/explotador de aeródromo:	
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	5. IAGA de la AAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

LV-AGA-009 – LISTA DE VERIFICACIÓN: SISTEMAS ELÉCTRICOS (SELT) – SECCIÓN 1: INSTALACIONES DE SISTEMAS ELÉCTRICOS

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Sí	No	N/A	
	DINAR R14	Para el suministro de energía eléctrica al aeródromo ¿se disponen de fuentes de energía que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes? - CAPITULO 8	<p>Verificar que:</p> <p>1. En el aeródromo se disponen de fuentes primarias de energía. <b>[8.1.1]</b></p> <p>2. El diseño y suministro de sistemas de energía eléctrica para ayudas de radionavegación visuales y no visuales en aeródromos, tiene características tales que la falla del equipo no deja al piloto sin orientación visual y no visual ni le da información errónea. <b>[8.1.2]</b></p> <p>3. Los dispositivos de conexión de alimentación de energía eléctrica a las instalaciones para las cuales se necesite una fuente secundaria de energía eléctrica se disponen de forma que, en caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, las instalaciones se conmuten automáticamente a la fuente secundaria de energía eléctrica. <b>[8.1.3]</b></p> <p>4. El intervalo de tiempo que transcurre entre la falla de la fuente primaria de energía eléctrica y el restablecimiento completo de los servicios exigidos en el párrafo 8.1.10, será el más corto posible, excepto que en el caso de las ayudas visuales correspondientes a las pistas para aproximaciones que no son de precisión, pistas para aproximaciones de precisión y pistas de despegue, se aplican los requisitos de la Tabla 8.1 sobre tiempo máximo de conmutación. <b>[8.1.4]</b></p> <p>5. Para las pistas para aproximaciones de precisión se provee una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos de la tabla 8.1 para la categoría apropiada de este tipo de pista. Las conexiones de la fuente de energía eléctrica de las instalaciones que requieren una fuente secundaria de energía estén dispuestas de modo que dichas instalaciones queden automáticamente conectadas a la fuente secundaria de energía en caso de falla de la fuente primaria de energía. <b>[8.1.6.1]</b></p> <p>6. Para las pistas destinadas a despegue en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m, se proveerá una fuente secundaria de energía capaz de satisfacer los requisitos pertinentes de la tabla 8.1 <b>[8.1.7]</b></p> <p>7. En un aeródromo en el que la pista primaria sea una pista para aproximaciones que no son de precisión, se provee una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			de la tabla 8.1, si bien tal fuente auxiliar para ayudas visuales no necesita suministrarse más que para una pista para aproximaciones que no son de precisión [8.1.8]				
			8. En los aeródromos en que la pista primaria sea una pista de vuelo visual, se provee una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de satisfacer los requisitos del párrafo 8.1.4, aunque no es indispensable instalar esa fuente secundaria de energía eléctrica cuando se provea un sistema de iluminación de emergencia que pueda ponerse en funcionamiento en 15 minutos. [8.1.9]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Se provee una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de suministrar energía eléctrica en caso de que falle la fuente principal a las siguientes instalaciones de aeródromo: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario para que el personal de los servicios de control de tránsito aéreo pueda desempeñar su cometido</li> <li>- todas las luces de obstáculos que, en opinión de la autoridad competente, sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves</li> <li>- la iluminación de aproximación, de pista y calle de rodaje, tal como se especifica en 8.1.6 a 8.1.9</li> <li>- el equipo meteorológico</li> <li>- la iluminación indispensable para fines de seguridad, si se provee de acuerdo con 9.11</li> <li>- equipo e instalaciones esenciales de las agencias del aeródromo que atienden a casos de emergencia</li> <li>- iluminación con proyectores de los puestos aislados que hayan sido designados para estacionamiento de aeronaves, si se proporcionan de conformidad con 5.3.24.1 [8.1.10]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. Los requisitos relativos a una fuente secundaria de energía eléctrica se satisfacen por cualquiera de los medios siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- red independiente del servicio público, o sea una fuente que alimente a los servicios del aeródromo desde una subestación distinta de la subestación normal, mediante un circuito con un itinerario diferente del de la fuente normal de suministro de energía, y tal que la posibilidad de una falla simultánea de la fuente normal y de la red independiente de servicio público sea extremadamente remota; o</li> <li>- una o varias fuentes de energía eléctrica de reserva, constituidas por grupos electrógenos, baterías, etc., de las que pueda obtenerse energía eléctrica [8.1.11]</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
	DINAC R14 8.2	El sistema eléctrico de los sistemas de suministro de energía, ¿están diseñados para que las operaciones posean información adecuada sobre las ayudas visuales- luces y el control de luces en casos de falla?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Para las pistas de aproximaciones de precisión y para las pistas de despegue destinadas a ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 m, los sistemas eléctricos de los sistemas de suministro de energía, de las luces y de control de las luces que figuran en la tabla 8.1 estén diseñados de forma que en caso de falla del equipo no se proporcione al piloto guía visual inadecuada ni información engañosa. [8.2.1]</li> <li>2. Cuando la fuente secundaria de energía de un aeródromo utilice sus propias líneas de transporte de energía, estas sean física y eléctricamente independientes con el fin de lograr el nivel de disponibilidad y autonomía necesarios. [8.2.2]</li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			3. Cuando una pista que forma parte de una ruta de rodaje normalizada disponga a la vez de luces de pista y de luces de calle de rodaje, los sistemas de iluminación estén interconectados para evitar que ambos tipos de luces puedan funcionar simultáneamente [8.2.3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Sí	No	N/A	
	DINAC R14 8.3	¿El aeródromo dispone de un dispositivo monitor del sistema de iluminación?	<p>Verificar que:</p> <p>1. Para indicar que el sistema de iluminación está en funcionamiento se emplea un dispositivo monitor de dicho sistema [8.3.1]</p> <p>2. Cuando se utilizan sistemas de iluminación para controlar las aeronaves, dichos sistemas están controlados automáticamente, de modo que indican toda falla de índole tal que pudiera afectar a las funciones de control. Además, esta información se retransmite inmediatamente a la dependencia ATS. [8.3.2]</p> <p>3. Cuando ocurre un cambio de funcionamiento de las luces, se proporciona una indicación en menos de dos segundos para la barra de parada en el punto de espera de la pista y en menos de cinco segundos para todos los demás tipos de ayudas visuales. [8.3.3]</p> <p>4. Si el aeródromo cuenta con alguna pista destinada a ser utilizada en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 m., los sistemas de iluminación que figuran en la Tabla 8.1, son controlados automáticamente de modo que indican inmediatamente cuando cualquiera de sus elementos funciona por debajo del mínimo especificado 10.5.7 a 10.5.11, según corresponda. Esta información se retransmite inmediatamente al servicio de tránsito aéreo respectivo y al equipo de mantenimiento. [8.3.4]</p> <p>Si el aeródromo cuenta con alguna pista a ser utilizada ocasionalmente en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor del orden de 550 m, los sistemas de iluminación que figuran en la tabla 8.1 estén controlados automáticamente de modo que indiquen si cualquiera de sus elementos funciona por debajo del mínimo especificado por las autoridades competentes para continuar las operaciones. Esta información se retransmite automáticamente a la dependencia del servicio de tránsito aéreo y aparece en un lugar prominente [8.3.5]</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación de cumplimiento</b>							
-							

 <b>DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL</b> <b>GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE</b>		
<b>FORMULARIO: LV-AGA-010</b>		<b>LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO</b>
		<b>CÓDIGO ACTIVIDAD: AOPS-INFO</b>
<b>FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LO REGLAMENTO: R 14 VOL 1</b>		
1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:
2a. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el operador/explotador de aeródromo:
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>
		5. IAGA de la AAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 1: SUMINISTRO DE INFORMACIÓN DE AERÓDROMO (INFO) – SECCIÓN 1: DATOS DE AERÓDROMO**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
-	R 14 VOL 1	¿El operador/explotador de aeródromo determina los datos aeronáuticos del aeródromo?	<p>Verificar que el operador/explotador de aeródromo ha establecido procedimientos para</p> <p>1. Determinar los datos aeronáuticos del aeródromo, conforme a los requisitos de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final, como se especifica en el <i>Apéndice 1 del DINAC R 10.066 PANS-AIM.</i></p> <p><b>R 14 VOL 1 CAPITULO 2 – 2.1.1.-</b></p> <p>2. Proporcionar los a la dependencia AIS/AIM, de acuerdo con procedimiento establecido por la AAC para la publicación de los datos aeronáuticos, teniendo en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que la selección de los atributos de los datos cartográficos que se recopilen se corresponda a una necesidad operacional definida, y se haga teniendo en consideración las aplicaciones en las que se empleen.</li> <li>- que durante la transmisión y/o almacenamiento de conjuntos de datos aeronáuticos y de datos digitales, se utilizan técnicas de detención de errores de los datos digitales</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			R 14 VOL 1 ADJUNTO A - 23				
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
-	R 14. VOL 1	¿Está establecido un punto de referencia del aeródromo (ARP)?	Verificar: 1. Que está establecido un punto de referencia (ARP).- R 14 VOL 1 CAPITULO 2- 2.2 2. Que el punto de referencia del aeródromo está cerca del centro geométrico inicial o planeado del aeródromo y permanezca normalmente donde se haya determinado en primer lugar- R 14 VOL 1 CAPITULO 2- 2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación del ítem							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI)	NO	N/A	
-	R 14 VOL 1	¿Están mide y notifica las elevaciones del aeródromo y de la pista?	1. La elevación y la ondulación geoidal del aeródromo, con una exactitud redondeada al medio metro.- 2. En las pistas para aproximaciones que no sean de precisión: - la elevación y ondulación geoidal de cada umbral, - la elevación de los extremos de pista, y - la elevación de puntos intermedios a lo largo de la pista, con una exactitud redondeada a un medio de metro. R 14 VOL.1 CAPITULO 2 - 2.3.2 3. En las pistas para aproximaciones de precisión: - la elevación y ondulación geoidal del umbral, - la elevación de los extremos de pista, y - la máxima elevación de la zona de toma de contacto, con una exactitud redondeada a un cuarto de metro. R 14 VOL.1 CAP. 2.3.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							

--	--	--

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
-	R 14 VOL 1	¿Se determina la temperatura de referencia del aeródromo ?	1. Verificar que se ha determinado la temperatura de referencia del Aeródromo en grados Celsius, siendo este valor la media mensual de las temperaturas máximas diarias del mes más caluroso del año. Esta temperatura será el promedio de observaciones efectuadas durante varios años. <b>R14 CAPITULO 2 – 2.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo suministra o describe datos para cada una de las instalaciones proporcionadas en el aeródromo?	Verificar que el operador/explotador de aeródromo suministra o describe los siguientes datos para cada una de las instalaciones proporcionadas en el aeródromo para la respectiva notificación a la AAC:  1. Pista: - marcación verdadera redondeada a centésimas de grado, - número de designación, - longitud, - anchura, - emplazamiento del umbral desplazado redondeado al metro o pie más próximo, - pendiente, - tipo de superficie, - tipo de pista y - en el caso de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, si se proporciona una zona despejada de obstáculos. <b>CAPITULO 2 – 2.5.1 (a)</b>  2. Franja de pista, área de seguridad de extremo de pista (RESA) y zona de parada (SWY): - longitud, - anchura redondeada al metro o pie más próximo, - tipo de superficie y - sistema de parada — ubicación (en qué extremo de pista) y descripción <b>CAPITULO 2 – 2.5.1 (b)</b>  3. Calle de rodaje: - designación, - ancho y - tipo de superficie. <b>R14 CAPITULO 2 – 2.5.1 (c)</b>  4. Plataforma, - tipo de superficie y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			- puestos de estacionamiento de aeronave. <b>CAPITULO 2 – 2.5.1 (d)</b>			
			5. Los límites de control de tránsito aéreo; <b>R 14 CAPITULO 2 – 5.1 (e)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			6. Zona libre de obstáculos: -longitud y perfil del terreno. <b>R 14 CAPITULO 2 - 2.5.1 (f)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			7. Obstáculos en el aeródromo y en sus proximidades: - emplazamiento, - elevación y 8. tipo. <b>R 14 CAPITULO 2 – 2.5.1 (g)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			9. Ayudas visuales para los procedimientos de aproximación; señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras ayudas visuales para guía y control en las calles de rodaje y plataformas, comprendidos los puntos de espera en rodaje y las barras de parada, y el emplazamiento y el tipo de sistema de guía visual para el atraque <b>R 14 CAPITULO 2 – 2.5.1 (g)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			10.Emplazamiento y radiofrecuencia del punto de verificación del VOR cuando se encuentre dentro del aeródromo. <b>R14 CAPITULO 2 – 2.5.1 (h)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			11.Emplazamiento y designación de las rutas de rodaje normalizadas. <b>R 14 CAPITULO 2 – 2.5.1 (i)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			12.Distancias, con relación a los extremos de pista, de los elementos del localizador y la trayectoria de planeo que integran el sistema de aterrizaje por instrumentos ILS o del as antenas de azimut y elevación del sistema de aterrizaje por microondas (MLS). <b>R 14 CAPITULO 2 – 2.5.1 (j)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo mide y	Verificar que se miden y se notifican a la autoridad de los servicios de información aeronáutica:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio

	suministra datos de umbrales y obstáculos?	1. Las coordenadas geográficas (en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo), de: - Cada umbral. - Los puntos apropiados de cada eje de calle de rodaje. - Cada puesto de estacionamiento de aeronaves. <b>R 14 CAPITULO 2 – 2.5.4 – 2.5.5 – 2.5.6</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
		2. Las coordenadas geográficas (en grados, minutos, segundos y décimas de segundo) de los obstáculos: - en el Área 2 (que se encuentran dentro de los límites del aeródromo) y - en el Área 3. con la elevación máxima, el tipo, señalamiento e iluminación (si hubiera) de cada obstáculo. <b>R 14 CAPITULO 2 – 2.5.7</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo notifica la resistencia de pavimentos del área de movimiento?	1. Verificar que se obtiene la resistencia de un pavimento destinado a aeronaves de masa en plataforma superior a 5700 kg., mediante el método del Número de Clasificación de Aeronaves - Número de Clasificación de Pavimento (ACN-PCN), notificando la siguiente información: - Número de Clasificación de Pavimento (PCN) - Tipo de pavimento para determinar el valor ACN-PCN - Categoría de resistencia del terreno de fundación - Categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos - El Método de evaluación <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.6.2 (a) (b) (c) (d) (e)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que el número de clasificación de pavimentos (PCN) notificado sea publicado por el Estado tal como le fuera notificado por el operador/explotador de aeródromo o aplicando alguna restricción, e indica que una aeronave con Número de Clasificación de Aeronaves (ACN) igual o inferior al PCN publicado puede operar sobre ese pavimento sin restricciones, a reserva de cualquier limitación con respecto a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		la presión de los neumáticos, o a la masa total de la aeronave para un tipo determinado de aeronave. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.7.3</b>			
		3. Verificar que el ACR de una aeronave se determina de conformidad con los procedimientos normalizados relacionados con el método ACR/PCR. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.7.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4. Verificar que para determinar el ACR, el comportamiento del pavimento se clasifica como equivalente a una construcción rígida o flexible. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.7.5</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5. Verificar que la información sobre el tipo de pavimento para determinar el ACR/PCR, la categoría de resistencia del terreno de fundación, la categoría de presión máxima permisible de los neumáticos y el método de evaluación, se notifican a la AAC utilizando las claves siguientes: a) Tipo de pavimento para determinar el ACR/PCR - Pavimento rígido – Clave R - Pavimento flexible – Clave F b) Categoría de resistencia del terreno de fundación - Resistencia Alta – Clave A - Resistencia Mediana – Clave B - Resistencia Baja – Clave C - Ultra baja – Clave D c) Categoría de presión máxima permisible de los neumáticos - Ilimitada – Clave W - Alta – Clave X - Mediana – Clave Y - Baja – Clave Z d) Método de evaluación - Evaluación técnica – Clave T - Aprovechamiento de la experiencia en la utilización de aeronaves – Clave U <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.7.6</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		6. Verificar que Igualmente, se notifica a la AAC la resistencia de los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5.700 kg de masa en la plataforma (rampa), incluyendo la siguiente información: - La masa máxima permisible de la aeronave - La presión máxima permisible de los neumáticos <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.7.8</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>					

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo establece uno o más emplazamientos para la verificación del altímetro antes del vuelo?	1. Verificar que el operador/explotador de aeródromo ha establecido uno o más emplazamientos, situados en la plataforma, para la verificación del altímetro antes del vuelo. <b>R 14 VOL.1 CAPITULO 2 – 2.8.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			2. Verificar que la elevación de dichos emplazamientos corresponde a la elevación media del área en que está situado, redondeada al metro o pie más próximo. <b>R 14 VOL.1 CAPITULO 2 – 2.8.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Verificar que la diferencia entre la elevación de cualquier parte del emplazamiento destinado a la verificación del altímetro antes del vuelo y la elevación media de dicho emplazamiento, no es mayor de 3 m (10 ft). <b>R 14 VOL.1 CAPITULO 2 – 2.8.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación del ítem							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo determina las distancias declaradas?	1. Verificar que el operador de aeródromo ha determinado y notificado las siguientes distancias, redondeadas al metro más próximo: <b>R 14 VOL.1 CAPITULO 2 – 2.9.1</b> - Recorrido de despegue disponible (TORA); (a) - Distancia de despegue disponible (TODA) (b) - Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA); (c) y - Distancia disponible de aterrizaje (LDA). (d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)							
8d. Notas explicativas para la verificación del ítem							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	

-	<b>R 14 VOL. 1</b>	¿El operador/explotador de aeródromo proporciona la información relativa a la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (PAPI) ?	<p>1. Verificar que el operador/explotador de aeródromo proporciona la siguiente información relativa a la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (PAPI):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de designación de la pista correspondiente a cada sistema PAPI;</li> <li>- Tipo de sistema visual según <b>5.3.5.2. (a)</b></li> <li>- El lado de la pista (derecha o izquierda) en el cual están instalados los elementos luminosos; <b>(b)</b></li> <li>- Ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia, es decir, hacia la derecha o hacia la izquierda, cuando el eje del sistema no sea paralelo al eje de la pista <b>(c)</b></li> <li>- ángulos nominales de la pendiente de aproximación. Para un T-VASIS o AT-VASIS este será el ángulo <math>\theta</math>, de conformidad con la fórmula de la figura 5-18, y para un PAPI y un APAPI, este será el ángulo <math>(B + C) \div 2</math> y <math>(A + B) \div 2</math>, respectivamente, según se indica en la figura 5-20; y, <b>(d)</b></li> <li>- alturas mínimas de la vista sobre el umbral de las señales de posición en pendiente. Para un T-VASIS o AT-VASIS esta será la altura más baja a la que únicamente sean visibles las barras de ala; empero, las alturas adicionales a las que las barras de ala más uno, dos o tres elementos luminosos de indicación "descienda" resultan visibles pueden también notificarse en caso de que dicha información pudiera ser útil para las aeronaves que sigan este sistema de aproximación. Para un PAPI este será el ángulo de reglaje del tercer elemento a partir de la pista, menos 2', es decir, el ángulo B menos 2', y para un APAPI este será el ángulo de reglaje del elemento más distante de la pista menos 2', es decir, el ángulo A menos 2' <b>(e)</b></li> </ul> <p><b>R 14 VOL.1 CAPITULO 2 – 2.13.1</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
---	--------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 1: SUMINISTRO DE INFORMACIÓN DE AERÓDROMO (INFO) – SECCIÓN 2: EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO Y DEL ESTADO DE PISTA**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	

-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo notifica las condiciones del área de movimiento e instalaciones?	<p>Verificar que el operador/explotador del aeródromo:</p> <p>1. Proporciona a las dependencias apropiadas del servicio de información aeronáutica, la información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.10.1</b></p> <p>2. Comunica información similar de importancia para las operaciones, a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.10.1</b></p> <p>3. Monitorea las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas y, con la finalidad de tomar las medidas pertinentes, genera informes sobre cuestiones de importancia operacional que afectan a las operaciones de las aeronaves y los aeródromos, particularmente respecto a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. actividades de construcción o mantenimiento.</li> <li>ii. partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma</li> <li>iii. presencia de agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha sobre una pista, calle de rodaje o plataforma; partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma</li> <li>iv. presencia de productos químicos líquidos anticongelantes o descongelantes u otros contaminantes en una pista, una calle de rodaje o una plataforma</li> <li>v. presencia de bancos de nieve o de nieve acumulada adyacentes a una pista, calle de rodaje o plataforma;</li> <li>vi. otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas</li> <li>vii. avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales</li> <li>viii. avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica</li> </ul>				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
---	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>ix. cualquier otra condición que pueda afectar adversamente la seguridad operacional del aeródromo según lo dispuesto en el presente Reglamento</p> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.10.2</b></p>			
			<p>4. Ha establecido e implantado un programa de inspección del área de movimientos que es acorde con el tamaño y la complejidad del aeródromo, y define los objetivos dispuestos en los reglamentos.</p> <p><b>PANS – AERÓDROMOS PARTE II CAPITULO 3 – 3.2.2</b></p>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>5. Planifica las inspecciones del área de movimiento de manera de garantizar que en todo momento se mantenga un nivel de monitoreo adecuado, y que las mismas abarquen, como mínimo, los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. la pista;</li> <li>ii. el resto del área de maniobras, incluidas las calles de rodaje y zonas adyacentes;</li> <li>iii. la plataforma y las áreas de servicio;</li> <li>iv. el estado de las superficies;</li> <li>v. la detección de FOD;</li> <li>vi. el estado de las ayudas visuales, incluidos los sistemas eléctricos visibles o sus partes; y</li> <li>vii. la presencia de obstáculos o potenciales obstáculos dentro y fuera de los límites del aeródromo.</li> </ul> <p><b>PANS – AERÓDROMOS PARTE II – CAPITULO 3 – 3.2.1</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

				SI	NO	N/A	
-	<b>R14 VOL. 1</b>	¿El operador/explotador de aeródromo pone a disposición de los explotadores de aeronaves, información sobre el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas?	<p>Verificar que el operador/explotador de aeródromo ha establecido e implementado procedimientos para:</p> <p>1. Proporcionar a los explotadores de aeronaves el número de teléfono de contacto de la oficina del coordinador de aeródromo responsable de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada, así como ponerse a disposición de los explotadores de aeronaves, cuando lo soliciten de acuerdo a lo que se establece en el Apéndice 2 – Respuesta a Emergencias, Parte II Retiro de Aeronaves Inutilizadas.</p> <p>2. Publicar la información sobre medios disponibles para el retiro de una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus proximidades, indicando el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.11.2</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 1: SUMINISTRO DE INFORMACIÓN DE AERÓDROMO (INFO) – SECCIÓN 4: COORDINACIÓN CON ANS**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
10.021	<b>R 14 VOL. 1</b>	¿El operador/explotador de aeródromo ha establecido acuerdos con el(los) proveedor(es) de Servicios a la Navegación Aérea (ANS)?	<p>Verificar que:</p> <p>1. El operador/explotador de aeródromo cuenta con un acuerdo con la autoridad de los Servicios de información aeronáutica para comunicar, con un mínimo de demora:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- información sobre la situación de la certificación del aeródromo y las condiciones en el aeródromo;</li> <li>- estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situados dentro del ámbito de su competencia;</li> <li>- toda información que se considere de importancia para las operaciones.</li> </ul> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.1</b>  De manera de garantizar que las dependencias de los servicios de información aeronáutica reciban los datos necesarios que les permita proporcionar información previa al vuelo actualizada y satisfacer la necesidad de contar con información durante el vuelo. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.1</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			2. Antes de incorporar modificaciones en el sistema de navegación aérea, el operador/explotador de aeródromo como responsable de dichas modificaciones tiene debidamente en cuenta el plazo que el AIS/AIM necesita para la preparación, producción y publicación de los textos pertinentes que hayan de promulgarse. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Existe una coordinación oportuna y estrecha entre los servicios interesados para asegurar que la información sea entregada al servicio de información aeronáutica a su debido tiempo. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Para los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, el operador/explotador de aeródromo utiliza el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC). <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.3 y DINAC R 15 CAP. 6</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. Los servicios de aeródromo responsables cumplen con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, previendo además 14 días adicionales contados a partir de la fecha de envío de la información/datos que remitan a los servicios de información aeronáutica. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. El operador/explotador de aeródromo y/o el responsable de suministrar la información/datos aeronáuticos al AIS/AIM tienen debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos especificados en el Apéndice 1 del DINAC R 10.066 PANS-AIM <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 2 – 2.14.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 2: PROTECCIÓN DEL ÁREA OPERACIONAL (PROT) – SECCIÓN 5: VALLAS**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Si	No	N/A	
-	<b>R 14 VOL. 1</b>	¿El aeródromo cuenta con una valla o cerco perimetral?	Verificar que:  1. El operador/explotador de aeródromo provee una valla u otra barrera adecuada en el límite del área operacional para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.10.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable

			2. Se provee una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo restringida al público; incluyendo la instalación de dispositivos adecuados en las cloacas, conductos, túneles etc. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.10.2 NOTA 1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> No observado
			3. Se proveen de medidas especiales para restringir el acceso de personas no autorizadas a las pistas o calles de rodaje que pasen por encima de caminos públicos. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.10.2 NOTA 2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. Se proveen medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.10.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			5. La valla o barrera está colocada de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zona del aeródromo, vitales para la operación segura de las aeronaves. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.10.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. El operador/explotador de aeródromo ha evaluado el establecimiento de un camino circundante dentro del cercado de vallas del aeródromo, para uso del personal de mantenimiento y de las patrullas de seguridad. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.10.5</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 2: PROTECCIÓN DEL ÁREA OPERACIONAL (PROT) – SECCIÓN 6: ILUMINACIÓN**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación de cumplimiento del requisito	8b. Resultado de Verificación			9. Estado de cumplimiento del ítem
				Sí	No	N/A	
-	R 14 VOL. 1	¿El aeródromo cuenta con iluminación de seguridad en las vallas?	Verificar que: 1. Cuando se considere conveniente por razones de seguridad, se ilumina, a un nivel mínimo indispensable, las vallas u otras barreras del aeródromo, erigidas para la protección de la aviación civil y sus instalaciones. 2. Se ha estudiado si convendría instalar luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.11.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
							N/A

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 3: OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (MOPS) – SECCIÓN 8: OPERACIONES EN PLATAFORMA**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
-	PANS AERÓDROMO	¿El operador/explotador de aeródromo establece procedimientos de seguridad en la plataforma?	<p>Verificar que el operador/explotador de aeródromo</p> <p>1. En colaboración con los usuarios de la plataforma, identifica los peligros relacionados con las actividades en la plataforma y establece e implanta medidas de mitigación. PANS AD. CAPITULO 7 – 7.2.1</p> <p>2. establece procedimientos de seguridad en la plataforma o se asegura que esos procedimientos están vigentes. PANS AD. CAPITULO 7 – 7.2.2</p> <p>3. Establece procedimientos que incluyen:  i. asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves;  ii. servicio de maniobras en tierra;  iii. vehículo de escolta;  iv. precauciones contra chorro de reactores;  v. limpieza de la plataforma;  vi. empuje de aeronaves;  vii. operación de pasarelas telescópicas;  viii. movimientos de vehículos;  ix. disciplina en la plataforma; y  x. divulgación de información  PANS AD. CAPITULO 7 – 7.2.2</p> <p>4. Establece procedimientos para recabar, analizar y proteger datos a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la plataforma. PANS AD. CAPITULO 7 – 7.2.3</p> <p>5. Comunica información que mejora la seguridad operacional de la plataforma, incluidos los procedimientos locales específicos, a los usuarios pertinentes de la plataforma. PANS AD. CAPITULO 7 – 7.2.4</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)								

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
-	R 14 VOL. 1	¿Se provee en el aeródromo un Servicio de Dirección en Plataforma, cuando el volumen del	6. Verificar que el operador/explotador de aeródromo ha establecido carta de acuerdo de cooperación mutua con la dependencia de ATS cuando el volumen del tránsito y las	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable

		tránsito y las condiciones de operación lo requieran?	condiciones de operación requieran un servicio de dirección en plataforma, mediante el cual: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se reglamenta el movimiento y evita colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;</li> <li>- Se reglamenta y ordena el movimiento de aeronaves en la plataforma y se coordinan dichos movimientos con la torre de control del aeródromo; y</li> <li>- Se asegura el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.1</b></li> </ul>					<input type="checkbox"/> No observado
			7. Cuando la torre de control de aeródromo no participe en el servicio de dirección en la plataforma, verificar que se han establecido procedimientos para facilitar el paso ordenado de las aeronaves entre la dependencia de dirección en la plataforma y la torre de control de aeródromo. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. La dependencia que suministre el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos y proporciona el servicio mediante instalaciones de comunicaciones radiotelefónicas. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Cuando estén en vigor los procedimientos relativos a condiciones de visibilidad reducida, la dependencia que suministre el servicio de dirección en plataforma ha establecido procedimientos para restringir al mínimo el número de personas y vehículos que circulen en la plataforma. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. La dependencia que suministra el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos para que los vehículos de emergencia que circulen en respuesta a una situación de emergencia tengan prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la superficie. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.5</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. La dependencia que suministra el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos para que los vehículos que circulen en la plataforma cedan el paso a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el rodaje, y a las que sean empujadas o remolcadas; y</li> <li>- otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.6</b></li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			12. La dependencia que suministra el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos para monitorear el cumplimiento de la asignación al puesto de estacionamiento de aeronaves, para asegurarse de que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.5.7</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo ha establecido procedimientos para disponer de suficiente equipo extintor de incendios en plataforma y personal entrenado, al hacer el servicio de las aeronaves en tierra?	Verificar que el operador/explotador de aeródromo ha establecido procedimientos para:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. que las aeronaves en tierra dispongan del suficiente equipo extintor de incendios por lo menos para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible y para atender a un derrame importante de combustible sin perjuicio de que exista un procedimiento para requerir la presencia inmediata de los servicios de salvamento y extinción de incendios. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.6.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Disponer personal capacitado y entrenado para utilizar el equipo en caso de incendio durante el servicio de asistencia en tierra a aeronaves. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.6.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. que el reabastecimiento de combustible se haga con seguridad, cuando las aeronaves tengan pasajeros embarcados, a bordo, o desembarcando, y que el equipo terrestre se ubica de manera que permita: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez; y</li> <li>ii. Disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.6.2</b></li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>								
<div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>								

LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 3: OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (MOPS) – SECCIÓN 9: OPERACIONES DE VEHÍCULOS

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador de aeródromo establece e implementa requisitos de seguridad operacional para el uso de vehículos en la parte aeronáutica, y asegurar su cumplimiento?	Verificar que el operador/explotador de aeródromo establece e implementa requisitos de seguridad operacional para el uso de vehículos en la parte aeronáutica, y asegura su cumplimiento, de acuerdo a requisitos que establecen:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. procedimientos para que los vehículos en el aeródromo circulen: - En el área de maniobras sólo por autorización de la torre de control de aeródromo; y - En la plataforma sólo por autorización del operador/explotador del aeródromo. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.7.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. procedimientos para que todo conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento cumpla todas las instrucciones obligatorias dadas mediante señales y letreros, salvo que sea autorizado de otro modo: - por la torre de control de aeródromo cuando el vehículo se encuentre en el área de maniobras; o - por el operador/explotador del aeródromo cuando el vehículo se encuentre en la plataforma. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.7.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. procedimientos para que todo conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento cumpla todas las instrucciones obligatorias dadas mediante luces. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.7.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. procedimientos para que todo conductor de un vehículo dotado de equipo de radio establezca radiocomunicación satisfactoria en los dos sentidos con la torre de control de aeródromo antes de entrar en el área de maniobras, y con el operador/explotador de aeródromo antes de entrar en la plataforma, y que asimismo mantendrá continuamente la escucha en la frecuencia asignada mientras se encuentre en el área de movimiento. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.7.5</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**LV-AGA-010 – LISTA DE VERIFICACIÓN: OPERACIONES DE AERÓDROMO (AOPS) – PARTE 3: OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO (MOPS) –  
SECCIÓN 10: OPERACIONES EN ÁREA DE MANIOBRAS**

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	<b>R 14 VOL. 1</b>	¿El operador/explotador tiene implementado un sistema para la guía y el control de movimientos en la superficie?	<p>Verificar que:</p> <p>1. El operador/explotador de aeródromo ha implementado un sistema de guía y control del movimiento en la superficie SMGCS adecuado a la complejidad del aeródromo en función de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- el volumen de tránsito aéreo;</li> <li>- las condiciones de visibilidad en que se prevé efectuar las operaciones;</li> <li>- la necesidad de orientación del piloto;</li> <li>- la complejidad del trazado del aeródromo; y</li> <li>- la circulación de vehículos. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.2</b></li> </ul> <p>2. La parte correspondiente a ayudas visuales del SMGCS, es decir, señales, luces y letreros, está diseñado en conformidad con las disposiciones pertinentes de 5.2, 5.3, y 5.4, respectivamente. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.3</b></p> <p>3. El SMGCS está diseñado de forma que ayude a evitar la entrada inadvertida de aeronaves y vehículos en una pista en servicio. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.4</b></p> <p>4. El SMGCS está diseñado de forma tal que ayude a evitar las colisiones de aeronaves entre sí, y de aeronaves con vehículos u objetos fijos, en cualquier parte del área de movimiento. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.5</b></p> <p>5. Cuando el SMGCS conste de barras de parada y luces de eje de calle de rodaje de conmutación selectiva, cumpla los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. cuando la trayectoria a seguir en la calle de rodaje se indique encendiendo las luces de eje de calle de rodaje, éstas se apagan o puedan apagarse al encenderse la barra de parada;</li> <li>ii. los circuitos de control estén dispuestos de manera tal que, cuando se ilumine una barra de parada ubicada delante de una aeronave, se apague la sección correspondiente de las luces de eje de calle de rodaje situadas después de la barra de parada; y;</li> <li>iii. las luces de eje de calle de rodaje se enciendan delante de la aeronave cuando se apague la barra de parada.</li> </ul> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.6</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			6. Se proporciona radar de movimiento en la superficie en el área de maniobras de los aeródromos destinados a ser utilizados en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.7</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. Se debería proporcionar radar de movimiento en la superficie en el área de maniobras de los aeródromos que no sean los indicados en 9.8.7, cuando el volumen de tránsito y las condiciones de las operaciones sean tales que no pueda mantenerse la regularidad de la circulación del tránsito por otros procedimientos e instalaciones. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9.8.8</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	<b>PANS AD. PARTE II CAPITULO 8</b>	¿El operador/explotador ha establecido un grupo de seguridad operacional en la pista?	Verificar que:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. El operador/explotador de aeródromo ha establecido un grupo de seguridad operacional en la pista integrado por organizaciones pertinentes que operan o prestan servicios en el aeródromo. <b>PANS AD. PARTE II CAPITULO 8 – 8.2.1</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. El grupo de seguridad operacional en la pista identifica los peligros relacionados con la pista, incluyendo el diseño, las señales, los letreros y las luces del aeródromo, así como los procedimientos y operaciones pertinentes del aeródromo. <b>PANS AD. PARTE II CAPITULO 8 – 8.2.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. El grupo de seguridad operacional en la pista identifica peligros y elabora estrategias de mitigación y procedimientos para mantener la seguridad operacional de la pista durante operaciones anormales, incluida la suspensión de las operaciones de la pista, y que dichas estrategias y procedimientos se ponen en práctica bajo la responsabilidad del explotador del aeródromo. <b>PANS AD. PARTE II CAPITULO 8 – 8.2.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			4. En el contexto del grupo de seguridad operacional en la pista, el operador/explotador de aeródromo toma medidas para mitigar los peligros identificados de conformidad con el párrafo 153.492(a) y, según proceda, reducir el riesgo para la seguridad operacional de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		<p>problemas relacionados con la seguridad de la pista, incluidos, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. incursión en la pista;</li> <li>ii. salidas de pista;</li> <li>iii. confusión en la pista;</li> <li>iv. suspensión o cierre de las operaciones en la pista.</li> </ul> <p><b>PANS AD. CAPITULO 2 – 8.2.3</b></p>					
		<p>5. El operador/explotador de aeródromo establece procedimientos de recopilación, seguimiento, análisis y protección de datos e información sobre seguridad operacional, a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la pista. <b>PANS AD. PARTE II CAPITULO 8 – 8.2.5</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<p>6. El operador/explotador de aeródromo establece procedimiento para comunicar la información que pudiera mejorar la seguridad operacional de la pista, incluidos los lugares críticos y procedimientos locales específicos, a los usuarios pertinentes. <b>PANS AD. PARTE II CAPITULO 8 – 8.2.6</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
-	R 14 VOL. 1	¿El operador/explotador emplaza equipos e instalaciones en las zonas de operaciones, de acuerdo a los reglamentos?	<p>Verificar que:</p> <p>1. El operador/explotador del aeródromo asegura que no se emplacen equipos o instalaciones, a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. en una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje, o dentro de las distancias establecidas en la columna 11 de la Tabla 3-1 si estos constituyeran un peligro para las aeronaves; o</li> <li>ii. en una zona libre de obstáculos si se determina que constituyera un peligro para las aeronaves en vuelo</li> </ul> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-1</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			<p>2. Todo equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea sea frangible y colocado lo más bajo posible cuando se encuentre emplazado en:</p> <p>i. la parte de la franja de pista a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 75 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 3 o 4; o</li> <li>- 45 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 1 o 2;</li> </ul> <p>ii. en el área de seguridad de extremo de pista, la franja de calle de rodaje;</p> <p>iii. en una zona libre de obstáculos y que constituya un peligro para las aeronaves en vuelo</p> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-2</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>3. Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea que esté emplazado en la parte nivelada de una franja de pista haya sido considerado como un obstáculo, y en consecuencia sea frangible y montado lo más bajo posible.</p> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-3</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>4. Con excepción de los que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea, no se emplazan equipos o instalaciones a 240 m o menos del extremo de la franja de una pista de aproximación de precisión de Categorías I, II o III ni a:</p> <p>i. 60 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 3 o 4; o</p> <p>ii. 45 m o menos de la prolongación del eje cuando el número de clave sea 1 o 2</p> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-4</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>5. Cualquier equipo o instalación requerido para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves que deba estar emplazado en una franja, o cerca de ella, de una pista de aproximaciones de precisión de Categoría I, II o III y que:</p> <p>i. esté colocado a 240 m o menos del extremo de la franja.</p> <p>ii. penetre la superficie de aproximación interna, la superficie de transición interna o la superficie de aterrizaje interrumpido;</p> <p>iii. debe ser frangible y ser montado lo más bajo posible</p> <p><b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-5</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>6. Cualquier equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea que constituya un obstáculo de importancia para las operaciones de acuerdo con 4.2.4, 4.2.11, 4.2.20 o 4.2.27.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		<p>puede ser frangible y montarse lo más bajo posible. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-6</b></p>					
		<p>1. El operador/explotador de aeródromo demuestra, por cualquier medio aceptable a la AAC, que son frangibles los elementos o conexiones de los equipos e instalaciones que se emplazan en el margen y parte de la franja de pista y calle de rodaje con fines de navegación aérea o para seguridad operacional de las aeronaves. <b>R 14 VOL. 1 CAPITULO 9 – 9-9-4</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							

<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>	
<p>- Al evaluar el cumplimiento del ítem es necesario constatar que los procedimientos operativos del aeródromo incluyen procedimientos para el SMGCS, de acuerdo a las orientaciones indicadas, bajo los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Presente (P):</b> En el Manual de Aeródromo se establecen el(los) procedimiento(s) con las actividades que atienden las orientaciones del ítem, especificando con suficiente detalle QUIÉN, QUÉ, CÓMO, CUÁNDO (y si corresponde EN COORDINACIÓN CON QUIÉN), se prevé efectuar dichas actividades. Para este fin, se constatará que en el Manual de Aeródromo se han abordado los siguientes aspectos de acuerdo a la tabla 2-3-2 del apéndice 8 (pueden estar en diferentes secciones): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Designación de calles de rodaje</li> <li>• Inspección del área de movimiento</li> <li>• Disposiciones reglamentarias internas del aeródromo para la actuación de personas en el área de movimiento</li> <li>• Disposiciones reglamentarias internas del aeródromo para la aplicación por el personal en tierra de los procedimientos de comunicaciones</li> <li>• Control eléctrico periódico del funcionamiento de las ayudas del SMGCS</li> <li>• Planos de aeródromo</li> <li>• Servicio de dirección en plataforma</li> </ul> </li> <li>o <b>Adecuado (S):</b> El(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo que atienden las orientaciones del ítem se ajustan a las características y condiciones de operación del aeródromo, conforme a lo requerido en reglamento. Examinar pruebas documentales de que el aeródromo tiene un SMGCS establecido, para lo cual se constatará que el Manual de Aeródromo tiene los siguientes elementos (pueden estar en diferentes secciones): <ul style="list-style-type: none"> <li>• arreglos para contar con una base de datos actualizada con número de operaciones que sustenta la densidad de tránsito considerada en el SMGCS.</li> <li>• circuitos directos de comunicación verbal con el ATS, para el movimiento en superficie</li> <li>• directrices internas para la efectiva aplicación de procedimientos de movimiento en superficie (Ej. caso de visibilidad reducida, caso de emergencia)</li> <li>• protocolos para la rápida reparación de defectos en las instalaciones que puedan afectar el SMGCS</li> <li>• condiciones de visibilidad en las que el operador proyecta mantener el aeródromo abierto para las operaciones, concordantes con el SMGCS establecido;</li> <li>• densidad del tránsito del aeródromo concordantes con el SMGCS establecido;</li> <li>• las calles de rodaje designadas y</li> <li>• las rutas de rodaje normalizadas designadas de manera acorde a la configuración del área de maniobras.</li> </ul> </li> <li>o <b>Operativo (O):</b> El operador/explotador de aeródromo cuenta en el lugar con evidencia documental (como ser registros, informes, comunicaciones, notas, cartas, correos oficiales al respecto) que demuestran que el(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo están implementados Para considerar operativo el SMGCS, el IAGA constatará que: <ul style="list-style-type: none"> <li>• existe registro de la coordinación efectuada con otras organizaciones involucradas con el SMGCS (Ej. correspondencia, actas de reunión, cartas de acuerdo)</li> </ul> </li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• los vehículos que acceden al área de movimiento cuentan con un equipo que permita comunicación directa con el ATS.</li> <li>• se cumple con las ayudas visuales necesarias de acuerdo a las condiciones de visibilidad y densidad de tránsito.</li> <li>• el personal en tierra del operador que utilice comunicaciones ha recibido el debido adiestramiento para comunicarse.</li> <li>• los conductores que circulan por el área de movimiento reciben la capacitación en normas internas y fraseología.</li> </ul> <p>○ <b>Eficaz (E):</b> El(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo que atienden las orientaciones del ítem se cumple(n) continuamente, conforme a lo previsto en los procedimientos. Para considerarse eficaz, el IAGA deberá constatar que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• existe una revisión periódica de las condiciones de visibilidad y de la densidad de tránsito aéreo con el fin de determinar si se requiere modificar las ayudas y procedimientos.</li> <li>• el operador/explotador realiza inspecciones al área de movimiento regularmente y cuando existen procedimientos de visibilidad reducida.</li> <li>• el operador/explotador de aeródromo cuida del buen estado de funcionamiento de los componentes visuales del SMGCS.</li> </ul> <p>- La verificación del SMGCS se basa en la verificación del cumplimiento, por lo que el IAGA al momento de verificar el SMGCS, deberá tomar en cuenta el estado de cumplimiento determinado en la LV de ayudas visuales.</p> <p>-</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

8d. Notas explicativas para la verificación del ítem	
	<p>- Al evaluar el cumplimiento del ítem es necesario constatar que los procedimientos operativos del aeródromo incluyen procedimientos para disponer de suficiente equipo extintor de incendios en plataforma y personal entrenado, al momento de provisión de servicios de las aeronaves en tierra, de acuerdo a las orientaciones indicadas, bajo los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Presente (P):</b> En el Manual de Aeródromo se establecen el(los) procedimiento(s) con las actividades que atienden las orientaciones del ítem, especificando con suficiente detalle QUIÉN, QUÉ, CÓMO, CUÁNDO (y si corresponde EN COORDINACIÓN CON QUIÉN), se prevé efectuar dichas actividades.</li> <li>○ <b>Adecuado (S):</b> El(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo que atienden las orientaciones del ítem se ajustan a las características y condiciones de operación del aeródromo, conforme a lo requerido en reglamento.</li> <li>○ <b>Operativo (O):</b> El operador/explotador de aeródromo cuenta en el lugar con evidencia documental (como ser registros, informes, comunicaciones, notas, cartas, correos oficiales al respecto) que demuestran que el(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo están implementados.</li> <li>○ <b>Eficaz (E):</b> El(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo que atienden las orientaciones del ítem se cumple(n) continuamente, conforme a lo previsto en procedimiento.</li> </ul>

<p><b>10. Resultado global de la verificación:</b></p> <p><input type="checkbox"/> SATISFACTORIA</p> <p><input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA</p>	<p><b>11. Firma y sello del Inspector de Aeródromos responsable de la verificación:</b></p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE



FORMULARIO: LV AGA 011

LISTA DE VERIFICACIÓN: RESPUESTA A EMERGENCIAS

CÓDIGO ACTIVIDAD: EMRG

FORMULARIO BASADO EN REQUISITO DEL REGLAMENTO: R14 VOL 1

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:	
2a. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el operador/explotador de aeródromo:	
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	5. IAGA de la AAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

LV AGA 011 – LISTA DE VERIFICACIÓN: RESPUESTA A EMERGENCIAS (EMRG) – SECCIÓN 2: SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SEI)

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	En los aeródromos que realicen operaciones de transporte aéreo comercial ¿El operador/explotador del aeródromo cuenta con un Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios?	<b>Verificar que:</b>  1. Durante las operaciones de vuelo el operador/explotador de aeródromo designa suficiente personal capacitado y competente para que pueda desplazarse inmediatamente, con los vehículos de salvamento y extinción de incendios, y manejar el equipo a su capacidad máxima. (9.2.44) (R)  2. El personal del SEI se despliega de tal modo, que puede intervenir en un tiempo de respuesta mínimo y lograr la aplicación continua de los agentes extintores al régimen conveniente. (9.2.44)  3. El operador/explotador del aeródromo informa inmediatamente al servicio de tránsito aéreo y a la AAC, todo cambio en la categoría del aeródromo por nivel de protección de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendio, que se produzca en el aeródromo. (2.12.3)  4. El operador/explotador de aeródromo de un aeródromo situado cerca de zonas con	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

			agua/pantanosas, o en terrenos difíciles, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tenga lugar sobre estas zonas, dispone de servicio y equipos de salvamento y extinción de incendios especiales, adecuados para los peligros y riesgos correspondientes. (9.2.2)					
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>								
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	¿En el aeródromo se proporciona servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SEI a un nivel de protección acorde a la categoría requerida?	<p>Verificar que:</p> <p>1. El nivel de protección que se proporciona en el aeródromo a efectos de salvamento y extinción de incendios es apropiado a la categoría del aeródromo, según lo establecido a la tabla 9-1. (9.2.3)(9.2.5)</p> <p>2. En caso que el número de movimientos de la aeronave de mayor tamaño sea menor a 700 durante los tres meses consecutivos de mayor actividad, el nivel de protección que se proporciona es un nivel que no se encuentre más de una categoría por debajo de la categoría fijada. (9.2.3)</p> <p>3. La categoría del aeródromo se determinó con arreglo a la tabla 9-1 y basado en el avión de mayor longitud y anchura del fuselaje que opera normalmente en el aeródromo. (9.2.5)</p> <p>4. Si, después de que se determinó la categoría correspondiente a la longitud total del avión, la anchura del fuselaje es mayor que la anchura máxima establecida en la tabla 9-1, columna 3, para dicha categoría, la categoría para ese avión será del nivel siguiente más elevado. (9.2.6)</p> <p>5. Si se prevé una disminución de actividades, durante un período determinado, el nivel de protección disponible no será inferior al que se precise para la categoría más elevada de avión que se prevea utilizará el aeródromo durante esos períodos, independientemente del número de movimientos. (9.2.7)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								

		<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>						
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	<b>DINAC R14 Vol 1. Cap 9</b>	¿El aeródromo cuenta con agentes extintores principales y complementarios para extinción de incendios?	<p>Verificar que el operador/explotador de aeródromo proporciona y asegura que el SEI:</p> <p>1. Continuamente disponga de: agente extintores principales con el nivel de eficacia mínimo A o B o C o combinación de estos agentes; y con agente extintor complementario, producto químico seco en polvo adecuado para extinguir incendios de hidrocarburos. <b>(9.2.8, 9.2.9, 9.2.10) (N, R, R)</b></p> <p>2. Cuenta con la cantidad de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios que han de llevar los vehículos de salvamento y extinción de incendios de acuerdo con la categoría del aeródromo determinada en los reglamentos y en la tabla 9-2, y teniendo en cuenta que en aeródromos de las Categorías 1 y 2 podría sustituirse hasta el 100 % del agua por agentes complementarios <b>(9.2.11)</b></p> <p>3. Cuando se tenga previsto operaciones de aviones de dimensiones mayor que la promedio en una categoría determinada, se calculen las cantidades de agua y, por consiguiente, se aumente la cantidad de agua para la producción de espuma y los regímenes de descarga de la solución de espuma <b>(9.2.12)</b></p> <p>4. Verifique que la cantidad de concentrado de espuma que se transporta por separado en los vehículos para producir espuma es proporcional a la cantidad de agua transportada y al concentrado de espuma elegido. <b>(9.2.14)</b></p> <p>5. Verifique que el régimen de descarga de la solución de espuma no sea inferior a los regímenes indicados en la tabla 9-2. <b>(9.2.18)</b></p> <p>6. Cumpla con las especificaciones pertinentes de la ISO para el agente extintor complementario. <b>(9.2.19)</b></p> <p>7. Verifique que el régimen de descarga de los agentes complementarios no sea inferior a los valores indicados en la tabla 9-2 <b>(9.2.20) (R)</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			8. Mantenga en el aeródromo, para el reabastecimiento de los vehículos extintores, una reserva de concentrado de espuma equivalente al doscientos por ciento (200%) de las cantidades indicada en la tabla 9-2. <b>(9.2.22)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Garantice que los productos químicos seco en polvo solo se sustituirán por un agente que tenga la capacidad equivalente o mejor para extinguir todos los tipos de incendio en que este previsto utilizar el agente complementario. <b>(9.2.21) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. Mantenga en el aeródromo, para el reabastecimiento de los vehículos, una reserva de agente complementario equivalente al cien por ciento (100%) de las cantidades indicada en la tabla 9-2. Y que se incluye el gas propulsor suficiente para utilizar este agente complementario de reserva <b>(9.2.23) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. Tenga un mecanismo establecido para cuando se prevea un retardo importante en reabastecimiento de suministros, las cantidades de reserva de agente extintores indicadas en los reglamentos se deberían aumentar según lo determine una evaluación de riesgo. <b>(9.2.25) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>								
<b>6. Ítem N°</b>	<b>7a. Referencia del Requisito</b>	<b>7b. Pregunta del Requisito</b>	<b>8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito</b>	<b>8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento</b>			<b>9. Estado de cumplimiento del ítem</b>	
	<b>DINAC R14 Vol 1. Cap 9</b>	¿El operador/explotador de aeródromo asegura que los vehículos de salvamento y extinción de incendios están dotados del equipo de salvamento que exige el nivel de protección del aeródromo a fin de garantizar las operaciones seguras de las aeronaves?	Verificar que: 1. Los vehículos SEI estén dotador del equipo de salvamento mínimo requerido acorde al nivel de protección del aeródromo a fin de garantizar las operaciones seguras de las aeronaves. <b>(9.2.26) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								

<p><b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>El IAGA debe inspeccionar el equipamiento con que cuentan los vehículos del SEI a fin de constatar que están dotados del equipo de salvamento necesario. Para esto es recomendable solicitar al operador/explotador de aeródromo un listado del inventario de las herramientas y equipo de salvamento que apoya las tareas del SEI.</i></li> </ul>							
6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	¿El operador/explotador de aeródromo asegura que los vehículos de salvamento y extinción de incendios logran un tiempo de respuesta de acuerdo a lo estipulado en los reglamentos?	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En condiciones óptimas de visibilidad y superficie, los vehículos del servicio de salvamento y extinción de incendios logran un tiempo de respuesta que no exceda los tres minutos hasta el extremo de cada pista operacional. <b>(9.2.27)</b></li> <li>2. Para lograr el objetivo operacional lo mejor posible en condiciones de visibilidad que no sean óptimas, especialmente en las operaciones con poca visibilidad, se proporciona guía, equipo y/o procedimientos adecuados a los servicios de salvamento y extinción de incendios. <b>(9.2.30) (R)</b></li> <li>3. Todos los vehículos que sean necesarios para aplicar las cantidades de agentes extintores estipuladas en la tabla 9-2, a excepción de los primeros vehículos que intervengan, aseguran la aplicación continua de agentes y llegan no más de cuatro minutos después de la llamada inicial. <b>(9.2.31)</b></li> <li>4. Se emplea un sistema de mantenimiento preventivo de los vehículos de salvamento y extinción de incendios, a fin de garantizar, durante la vida útil del vehículo, la eficacia del equipo y la observancia del tiempo de respuesta especificado. <b>(9.2.33) (R)</b></li> </ol>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<p><b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>El IAGA debe inspeccionar el aeródromo para constatar que se cuenta con caminos de emergencia que permitan cumplir el tiempo de respuesta.</i></li> </ul>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	¿Cuenta el aeródromo con caminos de acceso a la emergencia?	Verificar que:				<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			5. Donde las condiciones topográficas permitan su construcción, se han provisto caminos de acceso de emergencia para reducir al mínimo el tiempo de respuesta. <b>(9.2.34) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			6. Se dedica especial atención a la provisión de fácil acceso a las áreas de aproximación hasta una distancia de 1 000 m del umbral o, al menos, dentro de los límites del aeródromo. <b>(9.2.34) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			7. De haber alguna valla, se cuenta con acceso conveniente a las zonas situadas más allá de la misma. <b>(9.2.34) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			8. Los caminos de acceso de emergencia soportan el peso de los vehículos más pesados que han de transitarlos, y son utilizables en todas las condiciones meteorológicas. <b>(9.2.35)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			9. Los caminos dentro de una distancia de 90 m de una pista tienen un revestimiento para evitar la erosión de la superficie y el aporte de materiales sueltos a la pista. <b>(9.2.35)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			10. En cruces a desnivel en los caminos de emergencia, la altura libre es suficiente para el paso de los vehículos más altos. <b>(9.2.35) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			11. Cuando la superficie del camino de acceso no se distingue fácilmente del terreno circundante, o en zonas donde la nieve dificulte la localización de los caminos, se han colocado balizas de borde a intervalos de unos 10 m <b>(9.2.36) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>o El IAGA debe inspeccionar el aeródromo para constatar que se cuenta con caminos de emergencia que permitan cumplir el tiempo de respuesta.</li> </ul>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	¿El aeródromo cuenta con estación(es) de servicio contra incendio?	Verificar que la estación SEI:				
			1. Permite que todos los vehículos de salvamento y extinción de incendios se alojan en la estación de servicios contra incendios. <b>(9.2.37) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Cuando no es posible lograr el tiempo de respuesta con una sola estación de servicios contra incendios, el aeródromo está dotado de estaciones satélites. <b>(9.2.37) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Está situada de modo que los vehículos de salvamento y extinción de incendios tengan acceso directo, expedito y con un mínimo de curvas, al área de la pista. <b>(9.2.38) (R)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ El IAGA debe inspeccionar la estación del SEI a fin de evaluar que sea adecuada para que los vehículos SEI normalmente se alojen ahí y que esté ubicada de modo tal que los vehículos SEI tengan acceso directo y expedito al área de la pista.</li> <li>○ Cuando no sea posible para el aeródromo lograr el tiempo de respuesta con una sola estación SEI, se deberá haber construido estaciones SEI satélite.</li> </ul>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	¿El servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI) cuenta con sistemas de comunicación y alerta?	Verificar si el SEI: 1. Verificar si el SEI tiene un sistema de comunicación independiente que enlaza la estación de servicios contra incendios con la torre de control, con cualquier otra estación del aeródromo, y con los vehículos de salvamento y extinción de incendios. (9.2.39) (R) 2. Verificar si la estación SEI cuenta con un sistema de alerta para el personal SEI que se acciona desde la propia estación, desde cualquier otra estación SEI del aeródromo y desde la torre de control. (9.2.40) (R)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							
<p>- El IAGA, al momento de efectuar la inspección, debe requerir al personal de operadores de vehículos y al personal a cargo de accionar el sistema de comunicaciones, efectuar pruebas del tipo (Ej. El bombero en la estación se comunica con cada vehículo y con la torre preguntando "¿cómo me escucha?" a lo que en caso de estar en buen funcionamiento el sistema se recibirá la respuesta "fuerte y claro".</p> <p>Es recomendable solicitar hacer pruebas de activar la alarma, tomando los recaudos de aviso para no ocasionar confusiones.</p>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento			9. Estado de cumplimiento del ítem
				SI	NO	N/A	
	DINAC R14 Vol 1. Cap 9	¿El servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI) cumple con la cantidad mínima de vehículos?	Verificar que el SEI: 1. Tiene la cantidad mínima de vehículos de acuerdo a la categoría SEI declarada, de acuerdo a la Tabla que se encuentra indicada en el punto 9.2.41 (9.2.41)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							
<p>- El IAGA, al momento de efectuar la inspección, debe requerir al personal de operadores de vehículos y al personal a cargo de accionar el sistema de comunicaciones, efectuar pruebas del tipo (Ej. El bombero en la estación se comunica con cada vehículo y con la torre preguntando "¿cómo me escucha?" a lo que en caso de estar en buen funcionamiento el sistema se recibirá la respuesta "fuerte y claro".</p> <p>Es recomendable solicitar hacer pruebas de activar la alarma, tomando los recaudos de aviso para no ocasionar confusiones.</p>							



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA  
CIVIL**  
GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS  
TERRESTRE



FORMULARIO: LV-AGA-012

LISTA DE VERIFICACIÓN: GESTIÓN DEL PELIGRO DE FAUNA

CÓDIGO ACTIVIDAD: PAF

FORMULARIO BASADO EN REQUISITOS DE LOS REGLAMENTOS: DINAC R 139 Y 1602

1a. Nombre de Aeródromo:		1b. Código OACI:	
2a. Nombre del operador/explotador de aeródromo:		2b. Nombre del funcionario designado como contraparte por el operador/explotador de aeródromo:	
3a. Fecha de inicio de verificación:	3b. Fecha finalización de verificación:	4. Proceso del cual la verificación forma parte: Certificación <input type="checkbox"/> Vigilancia <input type="checkbox"/>	5. IAGA de la AAC Responsable de la Verificación/Evaluación:

LV-AGA-012 – LISTA DE VERIFICACIÓN: GESTIÓN DEL PELIGRO DE FAUNA (PFAU)

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	DINAC R 139 R 16.02 PANS- AERODROMOS	Detalles de los procedimientos para enfrentar los peligros	Detalles de los procedimientos para enfrentar los peligros planteados para las operaciones de aeronaves por la presencia de aves o mamíferos en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo: <b>R 139 PARTE 4</b>					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Arreglos para evaluar los peligros de la fauna;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			2. Arreglos para implantar programas de control de la fauna; y	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Los nombres y funciones de las personas responsables para tratar los peligros de la fauna y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<p>1. Se notificará según el formularios habilitados en el Manual de Procedimiento – Manejo de Fauna en un Aeródromo, inclusive las cuasi colisiones, según los procedimientos establecidos por el CIPAA (Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos) dependiente de la DINAC (Dirección Nacional de Aeronáutica Civil). <b>R1602- 5.5</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>2. El aeropuerto debe realizar un inventario de los lugares que atraigan aves y otros animales silvestres, situados dentro de una circunferencia de 13 km cuyo centro sea el ARP, prestando especial atención a aquellos que sean limítrofes con el aeródromo y los corredores de aproximación y despegue <b>-R1602- 9.2. f</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>3. Define, No obstante, cuando dichas sustancias atrayentes para las aves y otros animales se encuentren fuera de dicha circunferencia de 13 km, deberían adoptarse las medidas necesarias en caso de que el explotador de aeropuerto influyese de algún modo en las cuestiones de planificación y desarrollo.- <b>-R1602- 4.7.3</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>4. Presta especial atención a los sitios cercanos a la parte aeronáutica y las áreas cubiertas por las superficies de aproximación y de ascenso en el despegue [153.470 (c)(2)].</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>5. ¿Están los vertederos de basura prohibidos alrededor del aeropuerto? En caso afirmativo, ¿a qué distancia están prohibidos <b>-R1602 - 11.2 -</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>1. El programa de control de choques con aves y otros animales silvestres contendrá una descripción de los siguientes elementos.- <b>DINAC R1602- 4.2</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<p>1. El explotador de aeródromo debe elaborar, implantar y demostrar un WHMP efectivo en el aeródromo, programa que debe adaptarse y ser acorde al tamaño y el nivel de complejidad del aeródromo y la cantidad de movimientos de aeronaves y tipos de aeronave, teniendo en cuenta los peligros que representa la fauna silvestre</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			identificados y la evaluación de riesgos de esos peligros.- <b>PANS- AERODRMOS- 6.3.1</b>					
			<p>2. Incluye en el Programa, como mínimo:          – DINAC R1602 – 4.2</p> <p>1) un administrador, encargado de desarrollar e implementar el programa de prevención de choques con aves y otros animales silvestres;</p> <p>2) un coordinador, que supervisará las actividades diarias llevadas a cabo, analizar los datos recopilados y realizar evaluaciones de riesgo, a fin de desarrollar e implementar el programa de prevención de choques con aves y otros animales silvestres;</p> <p>3) personal cualificado y competente, que detectará y registrará la presencia de aves y otros animales silvestres, así como evaluar el peligro que éstos representan y expulsar a aquellos que efectivamente resulten peligrosos.</p> <p>Se recomienda que en la formación del personal aeroportuario encargado de las actividades de control de aves se incluyan determinados conocimientos de ornitología, a fin de permitir a dicho personal identificarlas de manera fiable y precisa, no solamente a partir de avistamientos sino también tras un choque, durante la recolección y el análisis de sus restos.</p> <p>En el programa de control debería figurar la descripción de una instalación y/o convenio con universidades donde los explotadores del aeródromo puedan obtener análisis científicos (plumas o ADN) de restos o cadáveres inidentificables de dichos animales tras un choque</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<p><b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b></p>	
<p><b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esta LV puede ser utilizada para evaluar el manual de aeródromo / WHMP del operador, y luego su verificación en el terreno, considerando las dimensiones posibles para el</li> <li>- Al evaluar el cumplimiento del ítem es necesario constatar que los procedimientos operativos del aeródromo incluyen procedimientos para reducir el peligro que representa la fauna en el aeródromo, de acuerdo con las orientaciones del ítem indicadas, bajo los siguientes criterios: <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Presente (P):</b> En el Manual de Aeródromo se establecen los procedimientos con las actividades del programa para reducir el peligro que representa la fauna en el aeródromo - WHMP, especificando con suficiente detalle QUIÉN, QUÉ, CÓMO, CUÁNDO (y si corresponde EN COORDINACIÓN CON QUIÉN), se prevé efectuar dichas actividades.</li> <li>o <b>Adecuado (S):</b> El(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo que atienden las orientaciones del ítem se ajustan a las características y condiciones de operación del aeródromo, conforme a lo requerido en reglamento. Si el plan es adecuado, contiene la información detallada en las orientaciones del ítem. Cuando no sea posible eliminar los sitios existentes fuera del aeródromo que pueden ser atractivos de fauna, el IAGA deberá examinar el estudio de riesgo presentado por el operador/explotador para determinar si reduce el peligro y se mitiga el riesgo a niveles aceptables.</li> <li>o <b>Operativo (O):</b> Es posible verificar en el terreno, por medio de aplicación de técnicas de auditoría (observación del trabajo, entrevistas, aplicación de cuestionarios/pruebas, revisión documental, muestreo de evidencias, etc), que el operador/explotador de aeródromo ha efectivamente implementado el(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo y WHMP, y que puede demostrarlo.</li> <li>o <b>Eficaz (E):</b> El(los) procedimiento(s) establecidos en el Manual de Aeródromo que atienden las orientaciones del ítem se cumple(n) continuamente, conforme a lo previsto en los procedimientos, y logran sus objetivos. La eficacia no suele ser verificada en la certificación, pero sí en la vigilancia permanente/continua.</li> </ul> </li> </ul>	



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**  
**GERENCIA DE NORMAS DE AERODROMOS Y AYUDAS TERRESTRE**



FORMULARIO LV-AGA-013

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

CÓDIGO ACTIVIDAD: SMS

FORMULARIO BASADO EN REQUISITO DE DINAC R 14 VOL 1, R 19, R 139 Y R 1105 - PANS-AERODROMOS

1a. Nombre de Aeródromo:	1b. Código OACI:
2. Nombre del operador/explotador de aeródromo:	
3. Fecha de Actividad:	4. Proceso del cual la actividad forma parte: <div style="text-align: right;">Certificación <input type="checkbox"/></div>
5. IAGA de la DINAC Responsable de la Actividad:	

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
--	<b>DINAC R 19</b>  <b>DINAC R 139</b>  <b>(PANS-AERODROMOS)</b>	¿El operador/explotador de aeródromo ha establecido e implementado un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional? <b>R 19 CAPITULO 4</b> <b>R 139 CAPITULO 4</b> <b>PANS-AERODROMOS</b> <b>CAPITULO 2-</b>	Verificar que el operador/explotador del aeródromo:  1. Ha establecido e implementado un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), que resulta apropiado al tamaño o dimensión, naturaleza y complejidad de las operaciones que se llevan a cabo en el aeródromo, en el que: <b>R 19 4.1</b>  i. Establece un marco de trabajo para la implementación del SMS en el aeródromo, en el que describe la estructura de la organización, deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realizan con seguridad. <b>R 19 -4.3</b>  ii. Determina y define las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir todas las actividades en el aeródromo con relación a las operaciones, con seguridad y vigila el cumplimiento de la normativa aplicable vigente - <b>R 139 – 4.5.1-</b>  iii. Establece una coordinación del operador/explotador de aeródromo con el explotador de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado

		interesada pertinente con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones <b>(PANS - AERODROMOS CAPITULO 2-2.4.2.1)</b>				
		2. Se asegura que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplen los requisitos de seguridad operacional del operador/explotador de aeródromo <b>(PANS - AERODROMOS CAPITULO 2 - 2.4.2.2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		3. Establece los procedimientos para informar a la DINAC inmediatamente sobre <sup>o</sup> : i. salidas de pista; ii. aterrizajes demasiado cortos; iii. incursiones en la pista; iv. aterrizaje o despegue en una calle de rodaje; y v. sucesos relacionados con choques con fauna silvestre <b>(PANS - AERODROMOS - CAPITULO 2 -2.4.3.2)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		4. Comunica los sucesos de seguridad operacional de los siguientes tipos: i. sucesos relacionados con objetos extraños ) y daños producidos por objetos extraños; ii. otras salidas (de calle de rodaje o plataforma); iii. otras incursiones (en calle de rodaje o plataforma); y iv. colisiones en tierra <b>(PANS- AERODROMOS - CAPITULO 2 - 2.4.3.3)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		5. Coordina con todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de aeronaves, las agencias de servicios de escala, los proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas, para que la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos críticos correspondientes sea más completa y precisa. <b>(R 19 - 4.3.2.2.1 - PANS- AERODROMOS - CAPITULO 2 -2.4.3.5)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	<b>DINAC R19</b> <b>DINACR139</b> <b>DINAC R 1105</b> <b>PANS-AERODROMOS</b>	¿El operador/explotador de aeródromo ha establecido un marco de implementación de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional?	Verificar que el operador/explotador del aeródromo:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
1. Garantiza el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad operacional y logra una continua mejora de la performance de seguridad. <b>R 19 4.3</b> <b>R 139 CAPITULO 3 – E- PARTE 5</b> <b>PANS-AERODROMOS – ADJUNTO C</b> <b>CAPITULO 2 – ENCISO 6</b>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2. Incluye en su sistema una Política y objetivos de seguridad operacional en la cual define: <ul style="list-style-type: none"> <li>Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección</li> <li>Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional</li> <li>Designación del personal clave de seguridad operacional</li> <li>Coordinación de planificación de respuesta ante emergencias</li> <li>Documentación del SMS</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3. Incluye en su sistema una Gestión de riesgos de seguridad operacional en la cual define: <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de peligros</li> <li>Evaluación y mitigación del riesgo de seguridad operacional</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4. Incluye en su sistema una Garantía de seguridad operacional en la cual define: <ul style="list-style-type: none"> <li>Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional</li> <li>Gestión de cambio</li> <li>Mejora continua del SMS</li> </ul>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
			5. Incluye en su sistema la Promoción de seguridad operacional en la cual define: <ul style="list-style-type: none"> <li>Instrucción y educación</li> <li>Comunicación de la seguridad operacional.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>								

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	<b>DINAC R 19 DINAC R 1105 PANS – AERODROMOS)</b>	¿Cómo parte de su SMS, el operador/explotador de aeródromo ha definido la política de seguridad operacional de la organización? - <b>R 19 R 1105 - CAPITULO 4 PANS – AERODROMOS - ADJUNTO C DEL CAPITULO 2.-6)</b>	Verificar que el operador/explotador del aeródromo:  1. Ha definido la política de seguridad operacional de la organización, la cual entre otras cosas: <b>R 19 4.3.1.1 R 1105 - 4.3.1.1</b> i. Refleja el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional; ii. Incluye una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica; iii. Incluye procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional; iv. Indica claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluye las circunstancias en las que no se pueden aplicar medidas disciplinarias; v. Está firmada por el directivo responsable de la organización; vi. Comunica, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y vii. Examina periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios. [  2. Ha establecido los objetivos de seguridad operacional para el SMS, los cuales están relacionados con los indicadores de desempeño de seguridad operacional, metas de desempeño de seguridad operacional y requisitos mínimos de cumplimiento normativo. Los objetivos de seguridad operacional deben: <b>R 1105 - 4.3.1</b>  i. Constituir la base para la verificación y la medición del	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

			<p>rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en</p> <p>ii. Reflejar el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;</p> <p>iii. Comunicar a toda la organización;</p> <p>iv. Examinarse periódicamente para asegurarse de que siguen siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.</p>					
			<p>1. Ha establecido la obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional debiendo:</p> <p>2. <b>R 1105 - 4.3.1.2</b></p> <p>3.</p> <p>i. Identificar al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendir cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;</p> <p>ii. Definir claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;</p> <p>iii. Determinar las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como las de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;</p> <p>iv. Documentara y comunicar la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y</p> <p>v. Definir los niveles de gestión con <b>atribuciones para tomar</b> decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad <b>operacional ( R 19 - 4.3)</b></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		vi. Ha designado a un de seguridad operacional que es responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS, y el mismo no está ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. <b>(R 19 - 4.3)</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		vii. Garantiza que el plan de respuesta ante emergencias se coordina en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que interactúa al operar el aeródromo. (4.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		viii. Elabora y mantiene un manual del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en donde el contenido incluye: <b>R 19 - 4.3</b> <b>R 139 CAPITULO 3 PARTE 5</b> <b>R 14 05</b> <b>PANS–AERODROMOS</b> <b>ADJUNTO C- 6</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		ix. su política y objetivos de seguridad operacional; x. sus requisitos del SMS; xi. sus procesos y procedimientos del SMS; y xii. su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.				
		xiii. Prepara y mantiene registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS. <b>R 1405 - 4.3.1.5.2</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>						
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>						

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
	R 19 R 139 PANS – AERODROMOS	¿Cómo parte de su SMS, el operador/explotador de aeródromo ha definido y mantiene un proceso para identificar los peligros relativos a infraestructura, los sistemas o los procedimientos operacionales ? <b>R 19 CAPITULO 4</b> <b>R 139 CAPITULO 2 - 2.3.1 – iii</b> <b>PANS – AERODROMOS CAPITULO 2- 2.4.4</b>	Verificar que el operador/explotador del aeródromo:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Ha definido y mantiene un proceso para identificar los peligros relativos a la infraestructura, los sistemas o los procedimientos operacionales, y que dicha identificación de peligros se realiza considerando: <b>R 19 CAPITULO 4</b> <b>R 1105 CAPITULO 3 .2.2.3.8</b> <b>R 139 - 2.3.1 – iii</b> <b>PANS –AERODROMOS CAPITULO 2- 2.4.4</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			i. factores causales de accidentes y sucesos críticos sobre la base de un análisis sencillo de la causalidad de las bases de datos sobre accidentes e incidentes disponibles; <b>R 1105 CAPITULO 4.3.2.1.1</b>					
			ii. sucesos que se hayan producido en circunstancias similares o que son posteriores a la solución de un problema de seguridad operacional similar; y					
			iii. nuevos peligros que puedan surgir antes de la implantación de los cambios planificados o durante ese proceso (4.3.2)					
			1. Identifica los peligros se basándose en una combinación de 2. PANS – AERODROMOS CAPITULO 2- 2.4.4 NOTA 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			3. Se asegura que el personal que lleva a cabo el análisis de los sucesos de seguridad operacional es competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea.( <b>R 19 CAPITULO 4-3.4.2.1- a)</b> <b>R 1105 CAPITULO 3 - 3.3.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			1. Define y mantiene un proceso que garantiza el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados, en donde: <b>R 14 VOL 1 CAPITULO 1 -1 .4.4- NOTA 2</b> <b>R1105 CAPITULO 4 -4.3.2.2.5</b> <b>PANS –AERODROMOS ADJUNTO C CAPITULO 2- 6 – e</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>i. La evaluación permita determinar la gravedad de una consecuencia (efecto en la seguridad de las operaciones de que se trate) y la probabilidad de que se produzca esa consecuencia.</li> <li>ii. Una vez identificada y analizada la causa de cada peligro y evaluadas la gravedad y probabilidad de que se produzca, asegure la gestión apropiada de todos los riesgos conexos. PANS – AERODROMOS CAPITULO 1</li> <li>iii.</li> <li>iv. La gestión de los riesgos se elabore e implante como un plan para la implantación de las medidas de mitigación identificadas con plazos y responsabilidades respecto de las medidas de mitigación y medidas de control que se definen y aplican con el fin de hacer un seguimiento de la eficacia de las medidas de mitigación. ( R 19 –CAPITULO 4 4.3.2.2)</li> </ul>					
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>								

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
12.009	R 19 R 139 R 1105	¿Cómo parte de su SMS, el operador/explotador de aeródromo desarrolla y mantiene los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional?  <b>R 19 CAPITULO 4 (4.3)</b> <b>R 1105 CAPITULO 4 -4.3.3.1.3</b>	Verificar que el operador/explotador del aeródromo:					<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
			1. Desarrolla y mantiene los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional. (R 19 4.3.2.1.2) R 1105 CAPITULO 4- 4.3.3.1.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Verifica el rendimiento en materia de seguridad operacional en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional. <b>R 19 (4.3) R 1105 CAPITULO 4 - 4.3.3.1.3</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Organiza una auditoria del sistema de gestión de la seguridad operacional, en donde incluye inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo; y que dichas auditorias abarcan las propias funciones del operador/explotador del aeródromo y en donde los registros se almacenan y mantienen durante la vigencia del certificado de aeródromo, los cuales son preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorias e inspecciones. (R 19 CAPITULO 4 - 4.3 Y R 139 CAPITULO 4 - 4.6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			Define y mantiene un proceso para identificar los cambios que puedan afectar el nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus operaciones, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios; para lo cual: R 1105 CAPITULO 4 - 4.3.3.1.1 Efectúa evaluaciones de la seguridad operacional a fin de identificar peligros y proponer medidas de mitigación para todo cambio que tenga repercusiones en las operaciones del aeródromo. R 1105 CAPITULO 4- 4.3.3.1.4.4 Además de otros tipos de cambios definidos por el operador/explotador de aeródromo, siempre efectúa una evaluación de la seguridad operacional para los siguientes tipos de cambio que tenga lugar en las operaciones del aeródromo R 19 CAPITULO 4 – 4.3.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

		<p>:R 1105 CAPITULO 4 4.3.3.14.4 cambios en las características de las infraestructuras o los equipos; cambios en las características de las instalaciones y los sistemas ubicados en el área de movimientos; cambios en las operaciones de pista (por ejemplo, tipo de aproximación, infraestructura de la pista, puntos de espera); cambios en las redes del aeródromo (p.ej., red eléctrica y de telecomunicaciones); cambios que afectan a las condiciones especificadas en el certificado de aeródromo; cambios a largo plazo relativos a terceros contratados; cambios en la estructura organizacional del aeródromo; y cambios en los procedimientos operacionales del aeródromo.</p>					
		<p>2. Observa y evalúa sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS. R 19 (4.3.3.3)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>							
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>							

6. Ítem N°	7a. Referencia del Requisito	7b. Pregunta del Requisito	8a. Orientación para la verificación del cumplimiento del requisito	8b. Resultado de la evaluación del cumplimiento				9. Estado de cumplimiento del ítem
				Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
12.011	R 19	¿Cómo parte de su SMS, el operador/explotador de aeródromo El operador/explotador de aeródromo ha creado y mantenido un en seguridad operacional. R 19 CAPITULO 4-4.3.4.1.1) R 139 CAPITULO 3 PARTE 5	Verificar que el operador/explotador del aeródromo: 1. Crea y mantiene un programa de instrucción en seguridad operacional que garantiza que el personal cuenta con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS; y que el alcance del programa de instrucción en seguridad operacional es apropiado para el tipo de participación que cada persona tiene en el SMS (R19 CAPITULO 4- 4.3.4.1.1) 2. Crea y mantiene un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que: i. garantiza que el personal conoce el SMS, con arreglo al puesto que ocupa; ii. difunde información crítica para la seguridad operacional; iii. explica por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad iv. explica por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional. (R 19 CAPITULO 4.3.4.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado
<b>8c. Referencias a evidencias de cumplimiento / Notas, comentarios u observaciones (en caso de incumplimiento consignar índice de riesgo generado por el mismo)</b>								
<b>8d. Notas explicativas para la verificación del ítem</b>								
<p>Esta LV se refiere al cumplimiento directo de los requisitos del SMS establecidos EN <b>DINAC R 14 VOL 1, R 19, R 139 Y R 1105</b> y el registro del cumplimiento para fines de la certificación del aeródromo y/o registro del avance hasta su completa implementación (o sea, con el carácter reglamentarios y de supervisión por parte de la DAC).</p> <p>Por otro lado, la eficacia del SMS y el apoyo a su implementación puede ser realizado con ayuda de hoja Excel de la Herramienta de Evaluación de la Eficacia del SMS, que contiene de manera más detallada ítems que representan los componentes y elementos, y qué se espera encontrar para que se considere que están Presentes, Adecuados, Operativos y/o Eficaces, con base en la implementación. Esa herramienta no tiene carácter reglamentario (registrar el cumplimiento de requisitos), pero sí es una forma de hacer seguimiento de la evolución de la Gestión de la SO en el operador de aeródromo.</p>								
<b>10. Resultado de la verificación:</b> <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> INSATISFACTORIA				<b>11. Firma y sello del inspector responsable de la verificación:</b>				
<b>12. Observaciones y/o comentarios del inspector responsable:</b>								

**APÉNDICE 2.-****DICTAMEN TÉCNICO DE INSPECCIÓN.-**

<b>AERÓDROMO INSPECCIONADO</b>	
<b>FECHA (Duración de la Inspección)</b>	
<b>INSPECTORES</b>	1
	2
	3
	4
	5
	6

<b>1. DICTAMEN DE INSPECCIÓN</b>		
Total de medidas verificadas		
Total de deficiencias detectadas		
<b>1.1 Recomendaciones de la Inspectores</b>		
<b>1.2 Conclusiones</b>		
Calificación del aeródromo	Bien	
	Regular	
	Mal	

**Nota.-****Bien:** Se certifica el aeródromo**Regular:** Los inspectores valorarán las deficiencias detectadas y decidirán en comisión la certificación o no del aeródromo**Mal:** No se certificará el aeródromo**\*\*\*\*\***

## ADJUNTO A DEL CAPITULO 5

FICHA INFORMATIVA DE AERÓDROMOS	
CARACTERÍSTICAS DEL AERÓDROMO	
<b>A. Datos generales del aeródromo:</b>	
A1. Denominación del Aeródromo:	
A2. Código OACI:	
A3. Dirección del Aeródromo:	
A4. Responsable – Contacto:	
A5. Teléfono/ Celular	
A6. Email	
A7. Tipo de Transito Permitido	<input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> IFR OBS:
A8. Punto de Referencia del Aeródromo (presión de decimo de segundo):	
A9. Temperatura de Referencia (precisión de décimo de °C) :	
A10. Elevación (m):	
<b>B. Datos generales de la pista de aterrizaje y despegue:</b>	
B1. Designación de RWY:	
B2. Longitud (m):	
B3. Anchura (m):	
B4. Longitud de la Franja de Pista (m):	
B5. Anchura de la Franja de Pista (m):	
B6. Clave de Referencia de Aeródromo:	
B7. Resistencia de los Pavimentos - PCN:	
B8. Condiciones del Pavimento:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio
B9. Observaciones	
<b>C. Datos del umbral:</b>	
C1. Coordenadas Geográficas (precisión de décimo de segundo):	
C2. Elevación (m):	

C3. Tipo de Transito Permitido:	<input type="checkbox"/> VFR
	<input type="checkbox"/> IFR
	OBS:
C4. Dimensión de la zona de parada (STW) (m x m):	
C5. Dimensión de la zona libre de obstáculos (CT W) (m x m):	
C6. Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA):	
<b>D. Datos del umbral:</b>	
D1. Coordenadas Geográficas (precisión de décimo de segundo):	
D2. Elevación (m):	
D3. Tipo de Transito Permitido:	<input type="checkbox"/> VFR
	<input type="checkbox"/> IFR
	OBS:
D4. Dimensión de la zona de parada (STW) (m x m):	
D5. Dimensión de la zona libre de obstáculos (CT W) (m x m):	
D6. Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA):	

DISTANCIAS DECLARADAS				
E. Pista	TORA	TODA	ASDA	LDA

CALLE DE RODAJE	
<b>F. Datos generales de calle de rodaje</b>	
F1. Dimensiones de la calle de rodaje:	
F2. Márgenes de las calles de rodaje:	
F3. Anchura de la Franjas de la Calle de Rodajes (m):	
F4. Apartaderos de espera:	
F5. Resistencia de los Pavimentos – PCN:	
F6. Condiciones del Pavimentos:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio
F7. Observaciones	<input type="checkbox"/> En buenas condiciones <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta fisuras <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta grietas, mas de 6 mm

	<input type="checkbox"/> La capa superficial se encuentra en proceso de desintegración (FA) <input type="checkbox"/> La erosión se debe al chorro de turbinas de aviones (IA)
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>PLATAFORMA</b>	
<b>G. Datos generales de la plataforma:</b>	
G1. Superficie de la plataforma (m):	
G2. Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronaves (m)	
G3. Resistencia de los Pavimentos – PCN	
G4. Condiciones del Pavimentos:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio
G5. Observaciones	<input type="checkbox"/> En buenas condiciones <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta fisuras <input type="checkbox"/> La capa superficial presenta grietas, mas de 6 mm <input type="checkbox"/> La capa superficial se encuentra en proceso de desintegración (FA) <input type="checkbox"/> La erosión se debe al chorro de turbinas de aviones (IA)
<b>H. Obstáculos</b>	
H1. Acuerdos interinstitucionales firmados entre la DINAC y los municipios (uso de suelo)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
H2. Observaciones	

<b>INDICADORES Y DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACIÓN</b>	
<b>I. Datos generales de los indicadores y dispositivos de señalización</b>	
I1. Indicadores de la dirección del viento	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
I2. Iluminación de los indicadores de la dirección del viento	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
I3. Observaciones	

<b>SEÑALES</b>	
<b>J. Datos generales de las señales</b>	

J1. Señal designadora de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J2. Señal de eje de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J3. Señal del umbral	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J4. Señal de punto de visada	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J5. Señal de zona de toma de contacto	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J6. Señal de faja lateral de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J7. Señal de eje de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J8. Señal de plataforma de viraje en la pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J9. Señal de punto de espera en la pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J10. Señal de punto de espera intermedio en la calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J11. Señal de punto de verificación del VOR del Aeródromos	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J12. Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J13. Líneas de seguridad en las plataformas	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J14. Señal de punto de espera en la vía de vehículos	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J15. Señal con instrucción obligatoria	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J16. Señal de información	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J17. Señal de superficie no resistente	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J18. Señal de área anterior al umbral	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J19. Señal de áreas fuera de servicio	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
J20. Observaciones	

### LUCES

#### K. Datos generales de las luces aeronáuticas

K1. Faro aeronáutico	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
K2. Sistema de iluminación de aproximación	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL

K4. Luces de umbral de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K5. Luces de borde de pista	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K6. Luce de borde de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K7. Luces de borde de plataforma	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K8. VASIS	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K9. Luces de eje de calle de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K10. PAPIS	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
K16. Observaciones		

### LETREROS

#### L. Datos generales de los letreros:

L1. Letreros con instrucciones obligatorias	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
L2. Letrero de información	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
L3. Letrero de punto de verificación del VOR en el aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
L4. Letrero de identificación de aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
L5. Letrero de identificación de los puestos de estacionamiento de aeronaves	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
L6. Letrero de punto de espera en la vía de vehículos	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>
L7. Observaciones		

### SISTEMAS ELECTRICOS

#### M. Datos generales de los sistemas eléctricos:

M1. Tipo de fuente primaria de energía eléctrica:		
M2. Tipo de fuente secundaria de energía eléctrica:		
M3. Fuentes primarias de energía eléctrica:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio NIL	<input type="checkbox"/>

M4. Fuentes secundarias de energía eléctrica:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
-----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>SERVICIOS OPERACIONALES</b>		
<b>N. Plan de Emergencia</b>		
N1. Plan de emergencia que afectan a las aeronaves:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N2. Plan de casos de sabotaje incluyendo amenazas de bomba:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N3. Plan de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N4. Plan de incidentes debidos a mercancías peligrosas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N5. Plan de catástrofes naturales:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N6. Plan de emergencia de salud pública.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N7. Información de nombres y números de teléfono de las oficinas o personas:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N8. Mapa cuadrulado del aeródromo y de sus inmediaciones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N9. Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N10. Sistema de comunicación:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N11. Ensayo del plan de emergencia de aeródromo:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
N12. Fecha del último ensayo del plan de emergencia de aeródromo:	Fecha: ___/___/___	
N13. Observaciones		
<b>Ñ. Salvamento y extinción de incendios:</b>		
Ñ1. Categoría del aeródromo:		
Ñ2. Mayor longitud total del avion		
Ñ3. Mayor anchura del fuselaje		
Ñ4. Número de movimientos de los aviones de categoría máxima:		
Ñ4. Tipo de agentes extintores:	<input type="checkbox"/> Espuma de eficacia minima de nivel A <input type="checkbox"/> Espuma de eficacia minima de nivel B <input type="checkbox"/> Espuma de eficacia minima de nivel C <input type="checkbox"/> Combinación de agentes	
Ñ5. Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
Ñ6. Vehiculos de salvamento y extinción de incendios:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
Ñ7. Numero de vehiculos de salvamento y extinción de incendios:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
Ñ8. Equipo de salvamento:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
Ñ9. Tiempo de respuesta:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL
Ñ10. Caminos de acceso de emergencia:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	<input type="checkbox"/> NIL

Ñ11. Estaciones de servicios contra incendios:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ12. Sistemas de comunicación y alerta:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
Ñ13. Observaciones	

<b>O. Medio Ambiente</b>	
O1. Procedimiento para registrar y notificar los choques de aves y otros animales:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
O2. Evaluación continua de peligro que representa la fauna:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
O3. Evaluación continua del impacto en el entorno de fauna y flora:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio <input type="checkbox"/> NIL
O4. Observaciones	

Fecha: .....

Firma y aclaración.....

**INSPECTOR DE AERODROMOS (Resolución DINAC N°...../20...)**

Firma y aclaración.....

**INSPECTOR DE AERODROMOS (Resolución DINAC N°...../20...)**

# ÍNDICE

ÍTEM	TEMAS	PÁG.
TAPA		NA
REGISTRO	ENMIENDAS	I
LISTA	PAGINAS EFECTIVAS	II
INDICE		III
<b>PARTE I – INFORMACION GENERAL</b>		
<b>CAPITULO 1</b>	<b>GENERALIDADES</b>	
1	Objetivo	1-4
2	Alcance	1-4
3	Definiciones y abreviaturas	1-4
<b>CAPITULO 2</b>	<b>INSPECTOR DE AERÓDROMO (IA) Y EQUIPO DE CERTIFICACIÓN Y/O VIGILANCIA (EVC)</b>	
<b>SECCIÓN 1</b>	<b>DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO</b>	
1	Objetivo	1-11
2	Generalidades	1-11
3	Dependencia	3-11
4	Competencia	3-11
5	Atributos Personales de los Inspectores	4-11
6	Restricciones de Elegibilidad.-	5-11
7	Coordinación de la Certificación de Vigilancia	5-11
8	Conflictos de Intereses	5-11
9	Credenciales del Inspector de Aeródromos	6-11
10	Importancia de la comunicación	6-11
<b>SECCIÓN 2</b>	<b>Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV)</b>	
1	Generalidades Pista	8-11
2	Requisitos del Equipo de Certificación de Aeródromos	8-11
<b>CAPITULO 3</b>	<b>Programa de Capacitación del Inspector de Aeródromos (IA)</b>	<b>1-17</b>
1	Objetivo	1-17
2	Alcance	1-17
3	Generalidades	1-17
4	Formación Previa	1-17
5	Proceso de Capacitación	1-17
6	Tipos de Capacitación	2-17
7	Evaluación y Registro de Capacitación	4/17
8	Básico o Inicial de Inspector de Aeródromos	4-17
9	Curso Avanzado	4-17
10	Cursos Especializados	5-17
11	Entrenamiento en el Puesto de Trabajo (OJT)	6-17
12	Características del OJT	6-17
13	Conceptos Básicos del OJT	7-17

14	Funciones y Responsabilidades	9-17
15	Registro de Evaluación de OJT	12-17
<b>PARTE II – DESVIACIONES Y EXENCIONES</b>		
<b>CAPITULO 1</b>	<b>GENERALIDADES</b>	
1	Introducción	1-1
2	Análisis de las desviaciones	1-1
<b>ÍTEM</b>	<b>TEMAS</b>	<b>PÁG.</b>
3	Origen normativos de las exenciones	1-1
<b>CAPITULO 2</b>	<b>PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR DESVIACIONES Y EXENCIONES</b>	
1	Generalidades	1-4
2	Procedimiento de Evaluación General	2-4
3	Procedimiento de Evaluación de la Certificación de Aeródromos	2-4
4	Reconsideración de una negación	3-4
Adjunto A	Proceso de gestión de exenciones	1-1
Adjunto B	Procedimiento para la emisión de las exenciones	1-1
<b>PARTE III – VIGILANCIA</b>		
<b>CAPITULO 1</b>	<b>GENERALIDADES</b>	
1	Objetivo	1-2
2	Generalidades	1-2
3	Autoridad para Inspeccionar	2-2
4	Facultades del IA	2-2
5	Aplicación del procedimiento de inspecciones de vigilancias en inspecciones de seguimiento/vigilancia	2-2
<b>CAPITULO 2</b>	<b>VISION GENERAL DE LA INSPECCIÓN DE VIGILANCIA</b>	
1	Características de la inspección de vigilancia	1-3
2	Alcance de la inspección de vigilancia	1-3
3	Frecuencia de la inspección de vigilancia	1-3
4	Elegibilidad	2-3
5	Coordinación de la Inspección de vigilancia	2-3
6	Observadores	2-3
7	Informe de las inspecciones de vigilancia	2-3
8	Etapas de las inspecciones de vigilancia	2-3
<b>CAPITULO 3</b>	<b>CLASIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES</b>	
1	Por las circunstancias bajo las cuales son establecidas	1-1
2	Por su alcance	1-1
<b>CAPITULO 4</b>	<b>PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA</b>	
1	Selección de los procedimientos de inspecciones de vigilancia	1-14
2	Etapas de preparación	1-14
3	Etapas de ejecución	4-14
<b>ÍTEM</b>	<b>TEMAS</b>	<b>PÁG.</b>

<b>4</b>	Etapa del informe de inspección de vigilancia	<b>10-14</b>
<b>5</b>	Etapa de cierre de las inspecciones de vigilancias	<b>10-14</b>
<b>CAPITULO 5</b>	<b>TÉCNICA DE INSPECCIONES DE VIGILANCIA</b>	
<b>1</b>	Técnica de muestreo	<b>1-5</b>
<b>2</b>	Técnica de recolección de datos	<b>3-5</b>
<b>3</b>	Recomendaciones	<b>4-5</b>
<b>Apéndice 1</b>	Lista de Verificación de Aeródromos para la Certificación de Aeropuertos	<b>1-170</b>
<b>Apéndice 2</b>	Dictamen Técnico de Inspección	<b>1-1</b>
<b>Adjunto A</b>	Ficha Informativa de Aeródromo	<b>1-7</b>

\*\*\*\*\*