

IAIP 2018

SECRETARÍA DE DEFENSA NACIONAL/AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL/SECRETARÍA ADMINISTRATIVA  
RESOLUCIONES EMITIDAS DURANTE EL MES DE NOVIEMBRE DEL 2018

No	FECHA DE INGRESO	No. DE EXPEDIENTE	SOLICITANTE	FECHA DE RESOLUCIÓN	No. DE RESOLUCIÓN	RESULTADO	ASUNTO	OBSERVACIÓN
01	07 junio 2018	078-18-V	ASOCIACIÓN PARA EL DESARROLLO AERONÁUTICO DE HONDURAS (ADAEH)	26 noviembre 2018	078-18-V	CON LUGAR	Solicitud de renovación de autorización para operar tanque de cisterna de combustible.	NO FIRME
02	06 noviembre 2018	143-18-RPC	MESOAMERICAN AVIATION INVESTMENTS	30 noviembre 2018	143-18-RPC	CON LUGAR	Solicitud de renovación de permiso de circulación de aeronave matricula N350SK.	NO FIRME
03	28 agosto 2018	115-18-MM	AGROPECURIA MONTELIBANO S.A DE C.V.	19 noviembre 2018	115-18-MM	CON LUGAR	Solicitud de asignación de marcas de nacionalidad y matricula hondureña, asignando la matrícula HR-AML.	NO FIRME
04	17 septiembre 2018	120-18-TAA	BANCO DE AMÉRICA CENTRAL HONDURAS S.A. (BAC/CREDOMATIC)	19 noviembre 2018	120-18-TAA	CON LUGAR	Solicitud de dictamen técnico de factibilidad para construir de una obra civil en zonas inmediatas o adyacentes al aeródromo de Toncontin.	NO FIRME
05	24 septiembre 2018	125-18-TAA	LUÍS ROLANDO ZELAYA DÁVILA	19 noviembre 2018	125-18-TAA	CON LUGAR	Solicitud de dictamen técnico de factibilidad para construir un proyecto de Urbanización denominado "VILLAS TONCONTÍN" en zonas inmediatas o adyacentes al aeródromo de Toncontin.	NO FIRME
06	22 octubre 2018	137-18-TAA	SELVA Y COMPAÑÍA S. DE R.L.	14 noviembre 2018	137-18-TAA	CON LUGAR	Solicitud de dictamen técnico de factibilidad para determinar la altura máxima permitida para la construcción de obras civiles en zona inmediata o adyacente al aeródromo de Toncontin.	NO FIRME

No	FECHA DE INGRESO	No. DE EXPEDIENTE	SOLICITANTE	FECHA DE RESOLUCIÓN	No. DE RESOLUCIÓN	RESULTADO	ASUNTO	OBSERVACIÓN
07	21 septiembre 2018	122-18-RPFA	SERVICIOS DE FUMIGACIÓN AEREA. (SERFA).	15 noviembre 2018	122-18-RPFA	CON LUGAR	Solicitud de renovación del permiso de fumigación agrícola.	NO FIRME
08	20 de febrero 2018	017-18-RCE	AIR EUROPA, LINEAS AEREAS, S.A.U.	12 noviembre 2018	17-18-RCE	CON LUGAR	Solicitud de renovación de Certificado de Explotación.	NO FIRME
09	13 septiembre 2018	119-18-RCE	LINEA AEREA NACIONAL DE HONDURAS S.A. DE C.V.	12 noviembre 2018	119-18-RCE	CON LUGAR	Solicitud de renovación de Certificado de Explotación.	NO FIRME
10	29 septiembre 2018	129-18-MM	JOSÉ OSMAN PAZ CANAHUATI	08 noviembre 2018	129-18-MM	CON LUGAR	Solicitud de asignación de marcas de nacionalidad y matrícula hondureña, asignando la matrícula HR-NCH.	NO FIRME
11	10 octubre 2018	133-18-TAA	LOARQUE COMERCIAL, S.A.	08 noviembre 2018	133-18-TAA	CON LUGAR	Solicitud de dictamen técnico de factibilidad para construir en zonas inmediatas o adyacentes al aeródromo de Toncontin.	NO FIRME
12	10 octubre 2018	132-18-TAA	LOARQUE COMERCIAL, S.A.	08 noviembre 2018	132-18-TAA	CON LUGAR	Solicitud de dictamen técnico de factibilidad para construir en zonas inmediatas o adyacentes al aeródromo de Toncontin.	NO FIRME
13	16 octubre 2018	134-18-TAA	INVERSIONES METRO S.A. (INMESA).	01 noviembre 2018	134-18-TAA	CON LUGAR	Solicitud de dictamen técnico de factibilidad para construir en zonas inmediatas o adyacentes al aeródromo de Toncontin	NO FIRME

No.	FECHA DE INGRESO	No. DE REGULACIONES	REGULACION AERONÁUTICA CIVIL.	FECHA DE RESOLUCIÓN	No. DE RESOLUCIÓN	RESULTADO	ASUNTO
14	14 agosto 2018	RAC-12	BUSQUEDA Y SALVAMENTO	21 noviembre 2018	034-18	APROBACIÓN A MODIFICACIÓN PARCIAL.	Aprobación de modificación a la RAC-12 búsqueda y el salvamento.
15	28 agosto 2018	RAC 139	CERTIFICACIÓN OPERACIÓN Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS.	21 noviembre 2018	036-18	APROBACIÓN A MODIFICACIÓN PARCIAL.	Aprobación de modificación a la RAC-139 Certificación, operación y Vigilancia de Aeródromos.
16	27 agosto 2018	RAC ATS	SERVICIOS DE TRANSITO AEREO	23 noviembre 2018	038-18	APROBACIÓN A MODIFICACIÓN PARCIAL.	Aprobación de modificación a la RAC-ATS Servicios de Tránsito Aéreo.
17	28 agosto 2018	RAC 14	DISEÑO CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS	20 noviembre 2018	037-18	APROBACIÓN A MODIFICACIÓN PARCIAL.	Aprobación de modificación a la RAC-14 Diseño Construcción y Aeródromos.
18	06 septiembre 2018	RAC 03	SERVICIO DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA	12 noviembre 2018	035-18	APROBACIÓN DE REGULACIÓN	Aprobación de RAC-03 Servicio de Meteorología Aeronáutica.
19	18 agosto 2018	RAC 10	TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS.	12 noviembre 2018	033-18	APROBACIÓN DE REGULACIÓN	Aprobación de la RAC-10, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

No.	FECHA DE INGRESO	No. EXPEDIENTE	MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA	FECHA DE RESOLUCIÓN	No. DE RESOLUCIÓN	RESULTADO	ASUNTO
20	21 noviembre 2018	MPI N° 018-2018	Modificación presupuestaria interna N° 018	27 noviembre 2018	MPI N° 018-2018	APROBAR MODIFICACIÓN	Aprobar modificación presupuestaria interna 018 de traslado de saldos entre cuentas y financiados por fondos propios de la AHAC.
21	01 noviembre 2018	MPI N° 014-2018	Modificación presupuestaria interna N° 018	13 noviembre 2018	MPI N° 014-2018	APROBAR MODIFICACIÓN	Aprobar modificación presupuestaria interna 018 de traslado de saldos entre cuentas y financiados por fondos propios de la AHAC.
22	05 noviembre 2018	006-2018 ADM	AUTORIZACION DE VIATICOS A INSPECTORES DEL DEPART DE ESTANDARES DE VUELO DE LA AHAC.	07 noviembre 2018	006/2018 ADM	APROBACIÓN DE VIATICOS	Aprobación de viáticos a inspectores del departamento de Estándares de Vuelo de la AHAC, a efecto de realizar supervisión y vigilancia sobre las actividades relacionadas a la aviación civil desarrolladas en la Republica de Honduras.

  
**ABOG. CARMEN MARÍA MARADIAGA LÓPEZ**  
 Secretaría Administrativa



**RESOLUCION No. 006/2018 ADM.**

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, siete (07) de noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTO:** El informe emitido por la Secretaría Administrativa de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en relación a la solicitud formulada contraída a que se autorice el trámite de viáticos y otros gastos de viaje fuera del país, para los inspectores del Departamento de Estándares de Vuelo.

**CONSIDERANDO:** Que el artículo 17 de la Ley de Aeronáutica Civil, establece que la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC)** es la encargada de dictar las normas, ejercer la supervisión y vigilancia sobre todas las actividades relacionadas a la aviación civil que se desarrollen en la República de Honduras; teniendo dentro de sus competencias atributivas la de inspeccionar y evaluar las operaciones aeronáuticas por medio de inspectores quienes tendrán plena potestad para disponer las inspecciones cuando considere oportuno con el fin de mantener y garantizar la seguridad operacional.

**CONSIDERANDO:** Que mediante Acuerdo Ejecutivo No. 0696-2008 de fecha 27 de Octubre del 2008, se aprobó el **REGLAMENTO DE VIATICOS Y OTROS GASTOS DE VIAJE PARA FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DEL PODER EJECUTIVO**, publicado en "LA GACETA" Diario Oficial de la República de Honduras el 18 de noviembre de 2008.

**CONSIDERANDO:** Que según el artículo 181 párrafo primero de las Disposiciones Generales del Presupuesto de la Republica vigente, aprobadas mediante Decreto Legislativo No. 141-2017 publicado en el Diario Oficial "**LA GACETA**" el 19 de enero del año en curso, establece que: El Presidente de la República o a quien éste delegue, autorizará a los Funcionarios Titulares de las Secretarías de Estado y de las desconcentradas viáticos y otros gastos de viaje fuera del país; para otros empleados la autorización será otorgada por el Titular de la propia institución.

**CONSIDERANDO:** Que el artículo 19 de la Ley de Aeronáutica Civil señala: "Que el Director Ejecutivo es el funcionario de mayor jerarquía de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y entre otras atribuciones mantiene la de Representar a la referida Institución.

**CONSIDERANDO:** Que el Director Ejecutivo de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) el veinticuatro (24) de noviembre de dos mil diecisiete (2017), aprobó el PLAN DE VIGILANCIA 2018 y sus costos de ejecución, el cual debe ser ejecutado por las diferentes secciones con responsabilidades de vigilancia y de inspección que se encuentren asignados al Departamento de Estándares de Vuelo.

**CONSIDERANDO:** Que como parte del Plan de Vigilancia Operacional del Estado de Honduras, se ha notificado que en los meses de noviembre y diciembre del presente año se llevaran a cabo las inspecciones de mantenimiento dentro del Plan de Vigilancia por lo que se ha designado a los inspectores:

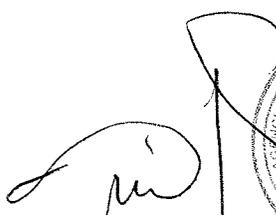
<b>Inspector asignado</b>	<b>Empresa a Inspeccionar</b>	<b>Lugar de Gira</b>	<b>Fecha de gira</b>
LUIS ALONSO AYALA	IMPORTAVIA	GUATEMALA	26 – 30/NOV/2018
DOUGLAS LEONEL AMADOR MASS	FRANCONAVES	GUATEMALA	26 – 30/NOV/2018
LUIS ENRIQUE CACERES	AVIATECA	GUATEMALA	26 – 30/NOV/2018
EDUARDO ALFONSO CORRALES NUÑEZ	BEECHCRAFT	GUATEMALA	26 – 30/NOV/2018
ALFREDO FUENTES DURON	MYRA	GUATEMALA	03 – 07/DIC/2018
FREDY OSIRIS OSORIO MIDENCE	HELICA	EL SALVADOR	03 – 07/DIC/2018
LUIS ENRIQUE MENDOZA	AVIANCA	COLOMBIA	03 – 07/DIC/2018

**POR TANTO:** En uso de las facultades de que está investido y en aplicación de los artículos 1, 2, 9, 10, 15, 27 del Reglamento de Viáticos y Otros Gastos de Viaje para Funcionarios y Empleados del Poder Ejecutivo; 17, 18 numeral 3) literal a), 19 y 25 literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil; 181 de las Disposiciones Generales del Presupuesto de Ingresos y Egresos para el Ejercicio Fiscal del año 2018 aprobadas mediante Decreto Legislativo No. 141-2017.

**RESUELVE:**

**PRIMERO: AUTORIZAR** a los inspectores: **LUIS ALONSO AYALA, DOUGLAS LEONEL AMADOR MASS, LUIS ENRIQUE CACERES, EDUARDO ALFONSO CORRALES NUÑEZ, ALFREDO FUENTES DURON, FREDY OSIRIS OSORIO MIDENCE, LUIS ENRIQUE MENDOZA**, del departamento de Estándares de Vuelo, para que viajen a los países asignados respectivamente, con el propósito de efectuar las inspecciones de mantenimiento de acuerdo al Plan de Vigilancia para los meses de noviembre y diciembre del presente año y serán pagados de acuerdo al presupuesto de esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil con base en el REGLAMENTO DE VIATICOS Y OTROS GASTOS DE VIAJE PARA FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DEL PODER EJECUTIVO y calculados conforme a la tasa de cambio de la subasta de divisas establecidos por el Banco Central de Honduras; además debe incluirse la compra de los boletos aéreos de ambos inspectores.

**SEGUNDO: SE ORDENA** al Departamento de Administración para que a través de sus Secciones realice el cálculo de viáticos, compra de boletos y todas las gestiones necesarias para el traslado y pago al personal técnico especificado en la cláusula primera de la parte resolutive de la presente Resolución. **CÚMPLASE.**

  
**LIC. WILFREDO LOBO REYES**  
**DIRECTOR EJECUTIVO**

  
**ABOG. CARMEN MARÍA MARADIAGA LOPEZ**  
**SECRETARIA ADMINISTRATIVA**

JA/SA

## **R E S O L U C I O N No. MPI No.014/2018**

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL (AHAC). COMAYAGÜELA, MUNICIPIO DEL DISTRITO CENTRAL.-** trece (13) de noviembre de dos mil dieciocho (2018) **VISTA:** La documentación relativa a la solicitud de Modificación Presupuestaria Interna No.014 efectuada por la Licenciada **MILENA AYALA MONDRAGON**, Administradora General de esta Institución. **CONSIDERANDO (1):** Que son atribuciones del Director Ejecutivo ejecutar y disponer la realización de los actos propios de los fines de la AHAC, en el marco de las competencias señaladas en el artículo 18 de la Ley de Aeronáutica Civil, y de igual forma tomar las medidas de orden interno que estime preciso para la administración y funcionamiento del Órgano a su cargo.- **CONSIDERANDO (2):** Que la Administradora General solicita aprobación de la modificación presupuestaria No.014 con un valor de CUARENTA Y SIETE MIL CUARENTA Y TRES LEMPIRAS EXACTOS (L. 47,043.00) financiada con fuente 12, esta modificación se realiza para trasladar saldos de un renglón presupuestario con superávit a otros con déficit presupuestario y que es necesario para fortalecer los renglones necesarios para cumplir obligaciones y compromisos adquiridos por esta Agencia.- **CONSIDERANDO (3):** Que el artículo 26 de las Disposiciones Generales del presupuesto establece que se faculta a las Instituciones de la Administración Central y Administración Descentralizada a efectuar transferencias o trasposos de créditos presupuestarios entre partidas de los grupos Servicios no personales y materiales y suministros entre distintos programas de la misma institución.- **CONSIDERANDO (4):** Que el Departamento de Asesoría Técnico Legal emitió opinión en las siguientes diligencias, siendo su parecer favorable por estar conforme a ley y no contravenir con las normas establecidas en las Disposiciones Generales del Presupuesto.-

### **POR TANTO:**

En uso de sus facultades y en aplicación de los artículos 41, 43 de la Ley General de Administración Pública 31 del Reglamento de Organización, funcionamiento y competencias del Poder Ejecutivo; 18, 25 literal b), i) de la Ley de Aeronáutica Civil.

## RESUELVE

**PRIMERO:** Aprobar la Modificación presupuestaria Interna 014, de traslado de saldos entre cuentas y financiados por fondos propios de la AHAC de acuerdo al siguiente objeto de gasto:

### ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS INCREMENTADAS

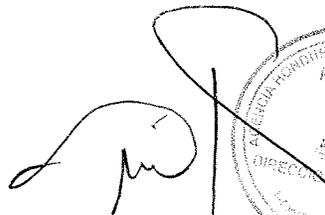
OBJETO	DESCRIPCION DE CUENTAS	
25400	Primas y gastos de seguro	38,500.00
27122	Impuesto sobre bienes inmuebles	8,543.00
<b>TOTAL INCREMENTO</b>		<b>47,043.00</b>

**SEGUNDO:** Aprobar la disminución para financiar el incremento anterior, de acuerdo a los siguientes objetos de gasto:

### ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DISMINUIDAS

OBJETO	DESCRIPCION DE CUENTAS	
25700	Servicios de internet	47,043.00
<b>TOTAL</b>		<b>47,043.00</b>

**TERCERO:** La presente Resolución es de ejecución inmediata. **CÚMPLASE.**

  
**LIC. WILFREDO LOBO REYES**  
**DIRECTOR EJECUTIVO**

  
**ABOG. CARMEN MARÍA MARADIAGA LOPEZ**  
**SECRETARÍA ADMINISTRATIVA**

## RESOLUCION No. MPI No.018/2018

### AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL (AHAC).

#### COMAYAGÜELA, MUNICIPIO DEL DISTRITO CENTRAL.-

veintisiete (27) de noviembre de dos mil dieciocho (2018) **VISTA:** La documentación relativa a la solicitud de Modificación Presupuestaria Interna No.018 efectuada por la Licenciada **MILENA AYALA MONDRAGON**,

Administradora General de esta Institución. **CONSIDERANDO (1):** Que son atribuciones del Director Ejecutivo ejecutar y disponer la realización de los actos propios de los fines de la AHAC, en el marco de las competencias señaladas en el artículo 18 de la Ley de Aeronáutica Civil, y de igual forma tomar las medidas de orden interno que estime preciso para la administración y funcionamiento del Órgano a su cargo.- **CONSIDERANDO (2):** Que la

Administradora General solicita aprobación de la modificación presupuestaria No.018 con un valor de CIENTO UN MIL TRESCIENTOS LEMPIRAS EXACTOS (L. 101,300.00) financiada con fuente 12, esta modificación se realiza para trasladar saldos de un renglón presupuestario con superávit a otros con déficit presupuestario y que es necesario para fortalecer los renglones necesarios para cumplir obligaciones y compromisos adquiridos por esta Agencia.-

**CONSIDERANDO (3):** Que el artículo 26 de las Disposiciones Generales del presupuesto establece que se faculta a las Instituciones de la Administración Central y Administración Descentralizada a efectuar transferencias o traspasos de créditos presupuestarios entre partidas de los grupos Servicios no personales y materiales y suministros entre distintos programas de la misma institución.-

#### **POR TANTO:**

En uso de sus facultades y en aplicación de los artículos 41, 43 de la Ley General de Administración Pública 31 del Reglamento de Organización, funcionamiento y competencias del Poder Ejecutivo; 18, 25 literal b), i) de la Ley de Aeronáutica Civil.

#### **RESUELVE**

**PRIMERO:** Aprobar la Modificación presupuestaria Interna 018, de traslado de saldos entre cuentas y financiados por fondos propios de la AHAC de acuerdo al siguiente objeto de gasto:

### ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS INCREMENTADAS

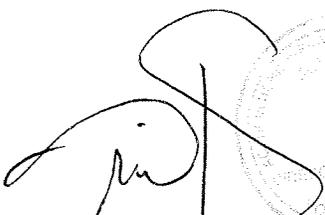
OBJETO	DESCRIPCION DE CUENTAS	
27210	Tasas	1,300.00
33100	Papel de escritorio	100,000.00
<b>TOTAL INCREMENTO</b>		<b>101,300.00</b>

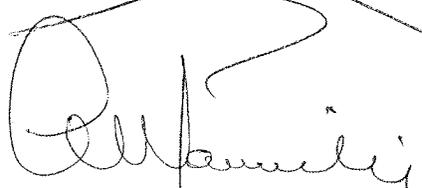
**SEGUNDO:** Aprobar la disminución para financiar el incremento anterior, de acuerdo a los siguientes objetos de gasto:

### ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DISMINUIDAS

OBJETO	DESCRIPCION DE CUENTAS	
26120	Pasajes al exterior	101,300.00
<b>TOTAL</b>		<b>101,300.00</b>

**TERCERO:** La presente Resolución es de ejecución inmediata. **CÚMPLASE.**

  
**LIC. WILFREDO LOBO REYES**  
**DIRECTOR EJECUTIVO**

  
**ABOG. CARMEN MARÍA MARADIAGA LÓPEZ**  
**SECRETARÍA ADMINISTRATIVA**

## RESOLUCION No. 033-18 “APROBACION DE LA REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC-10 “TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS”

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, doce (12) de Noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTAS:** Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 033-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC 10** con el objeto de incorporar la Enmienda 90 Anexo 10 Volumen IV, la Enmienda 91 Anexo 10 volumen I, Enmienda 91 Anexo 10, volumen II,. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil, **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un periodo de diez (10) días el texto del proyecto de la modificación de la tercera edición, de la “Regulación Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas” -(RAC-10). **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional; particularmente con la Enmienda 90 Anexo 10 Volumen IV, Enmienda 91 Anexo 10 volumen I, Enmienda 91 Anexo 10 volumen II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC 10. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de RAC 10 cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18 numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil **RESUELVE: PRIMERO:** Aprobar el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras - RAC 10 “TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS”, TERCERA EDICION la cual incluye la Enmienda 90 Anexo 10 Volumen IV, Enmienda 91 Anexo 10 volumen I, Enmienda 91 Anexo 10 volumen II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la cual forma parte integrante de la presente resolución.- **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC 10 que se opongán a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares



Conjuntas de Asesoramiento, serán aprobadas mediante el presente acto suscrito y deben ser adjuntadas a la Regulación por este acto aprobada. COMUNIQUESE Y PUBLICQUESE

LIC. WILFREDO LOBO REYES  
DIRECTOR EJECUTIVO

ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA  
SECRETARIA ADMINISTRATIVA

## “REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL RAC 10 “TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS

### TABLA DE CONTENIDOS

Portada.

Sistema de Edición y Enmienda.

Registro de Ediciones y Revisiones.

Preámbulo.

Lista de páginas efectivas.

Tabla de Contenidos.

Definiciones y abreviaturas.

Sección 1 requisitos.

### SUBPARTE A ESPECIFICACIONES GENERALES

RAC 10.005 Efectividad.

RAC 10.010 Aplicabilidad.

RAC 10.015 Responsabilidades.

### SUBPARTE B GENERALIDADES

RAC 10.020 Efectividad.

RAC 10.025 Confiabilidad y Disponibilidad de los sistemas de comunicaciones, navegaciones y vigilancia.

RAC 10.026 Manual de funciones y responsabilidades del personal técnico CNS.

RAC 10.027 Programa de entrenamiento CNS.

### SUBPARTE C DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LAS RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION

RAC 10.030 Radioayudas para la navegación normalizada.

RAC 10,031 Disposiciones específicas para el GNSS.

RAC 10.035 Ensayos en tierra y en vuelo.

RAC 10.040 Frecuencias en las Inspecciones en el Vuelo.

RAC 10.045 Informe de la Condición Operativa de la Radioayuda.

RAC 10.050 Suspensión de la Inspección en vuelo.

RAC 10.055 Retiro del Servicio de una Radioayuda.

RAC 10.060 Suministro de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación.

RAC 10.065 Fuente secundaria de energía para las radioayudas para la navegación y Sistema de

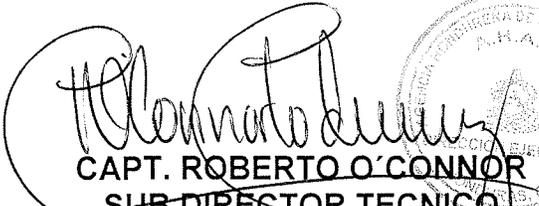
**RESOLUCION No. 034-18 “APROBACION PARA LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC-12 “BÚSQUEDA Y SALVAMENTO”**

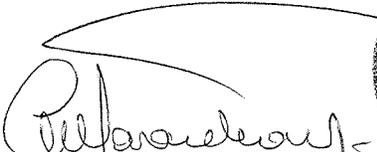
**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, veintiuno (21) de Noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTAS:** Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 034-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC 12 “BÚSQUEDA Y SALVAMENTO”** con el objeto de incorporar nuevas disposiciones dispuestas en la Enmienda 18 al Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil, **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un período de diez (10) días el texto del proyecto de la incorporación de nuevas disposiciones normativas derivadas de la Enmienda 18 al Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional, de la “Regulación Búsqueda y Salvamento” -(RAC-12). **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional; particularmente con la incorporación de nuevas disposiciones derivadas a la Enmienda 18 al Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional aplicable desde el 22 de noviembre del 2018. **CONSIDERANDO:** Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC 12. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de la RAC 12 “Búsqueda y Salvamento” cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18 numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil **RESUELVE:**



**PRIMERO:** Aprobar la modificación parcial de la Regulación de Aeronáutica Civil RAC 12 “BÚSQUEDA Y SALVAMENTO” incorporando nuevas disposiciones normativas derivadas de la Enmienda 18 al Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional, a continuación descritas: **Adicionar** en el acápite DEFINICIONES: **Asistencia aeronaves en peligro:** Todas las maniobras de ayuda tanto material, física e intelectual brindadas cuando la aeronave se encuentra en situación de peligro; **Modificar** la disposición 12.020 la cual deberá leerse así: **RAC 12.020 Funciones y responsabilidades del personal SAR** (Ver CCA12.020) El proveedor de los servicios SAR debe de elaborar la descripción de los puestos, funciones y responsabilidades de su personal y que sean desarrolladas en un manual, que como mínimo cumpla con la estructura establecida en CCA12.020; **Modificar** la disposición 12.210 la cual deberá leerse así: **RAC 12.210 Formación profesional y ejercicios** A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el proveedor SAR debe disponer lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento. (Ver CCA12.210).- **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC 12 que se opongán a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), aplicables a la presente Regulación, serán aprobadas mediante autorización del suscrito y deben ser anexadas a la Regulación por este acto aprobada **COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

  
**CAPT. ROBERTO O'CONNOR**  
**SUB DIRECTOR TECNICO**  
DELEGADO MEDIANTE ACUERDO AHAC N°. 020-18  
PARA EMITIR EL PRESENTE ACTO

  
**ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA**  
**SECRETARIA ADMINISTRATIVA**

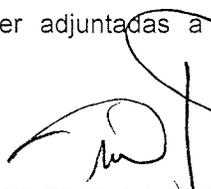

## RESOLUCION No. 035-18 “APROBACION DE LA REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC-03 “SERVICIO METEOROLOGÍA AERONÁUTICA”

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, doce (12) de Noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTAS:** Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 035-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC 03** con el objeto de incorporar la Enmienda 78 al Anexo 03 del Convenio de Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil, **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un período de diez (10) días el texto del proyecto de la incorporación de la Enmienda 78 al Anexo 03 del Convenio de Aviación Civil Internacional, de la “Regulación Servicio Meteorología Aeronáutica” -(RAC-03). **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional; particularmente con la incorporación de la Enmienda 78 al Anexo 03 del Convenio de Aviación Civil Internacional aplicable desde el 08 de noviembre del 2018. **CONSIDERANDO:** Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC 03. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de la RAC 03 cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18 numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil **RESUELVE: PRIMERO:** Aprobar el texto de incorporación de la Enmienda 78 al Anexo 03 del Convenio de Aviación Civil Internacional, la cual forma parte integrante de la presente resolución.- **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC 03 que se opongan a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento, serán aprobadas mediante



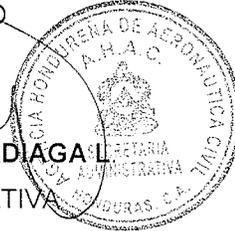
autorización del suscrito y deben ser adjuntadas a la Resolución por este acto aprobada  
**COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

  
LIC. WILFREDO LOBO REYES

DIRECTOR EJECUTIVO

  
ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA

SECRETARIA ADMINISTRATIVA



## TABLA DE CONTENIDO

- Portada
- Control de Firmas
- Sistema de Edición y Enmienda
- Registro de Ediciones y Enmienda
- Preámbulo
- Lista de Páginas Efectivas
- Tabla de Contenido
- Definiciones y Abreviaturas
- SECCIÓN 1
- SUBPARTE A
- RAC 03.005 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico.
- RAC 03.010 Formación e instrucción del personal meteorológico.
- RAC 03.011 Manual de funciones y responsabilidades del personal Técnico Meteorológico.
- RAC 03.012 Programa de entrenamiento Meteorológico.
- RAC 03.015 Suministro, uso, gestión de la calidad e interpretación de la información meteorológica.
- RAC 03.020 Notificación por parte de los explotadores.
- RAC 03.025 Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- SUBPARTE B
- SISTEMAS MUNDIALES, CENTROS DE APOYO Y OFICINAS METEOROLÓGICAS
- RAC 03.030 Oficinas Meteorológicas de Aeródromo.
- RAC 03.035 Oficinas de vigilancia meteorológica.
- SUBPARTE C
- OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS
- RAC 03.040 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas
- RAC 03.045 Acuerdo entre las autoridades meteorológicas y las autoridades de servicios de tránsito aéreo.

**RESOLUCION No. 036-18 “APROBACION PARA LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC-139 “CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS”**

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, veintiuno (21) de Noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTAS:** Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 036-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC 139 “CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS”** con el objeto de incorporar nuevas disposiciones dispuestas en las Enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14 Volumen I del Convenio de Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil, **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un período de diez (10) días el texto del proyecto de la incorporación de nuevas disposiciones normativas derivadas de las Enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14 Volumen I del Convenio de Aviación Civil Internacional, de la “Regulación Certificación, Operaciones y Vigilancia de Aeródromos” - (RAC-139). **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC 139 “Certificación, Operaciones y Vigilancia de Aeródromos”. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de la RAC 139 cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18 numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil **RESUELVE:**



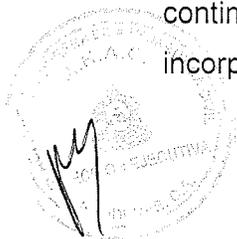
**PRIMERO:** Aprobar la modificación parcial de la Regulación de Aeronáutica Civil RAC 139 “CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS” Cuarta Edición incorporando nuevas disposiciones normativas derivadas de las Enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14 Volumen I del Convenio de Aviación Civil Internacional, a continuación descritas: **Modificar** la disposición RAC 139.005 literal a) adicionando a la definición AIP Aeronautical Information Publications el siguiente texto (Publicación de Información Aeronáutica); **Modificar** la disposición 139.005 literal a) modificando la definición FOD la cual deberá leerse así: FOD (Foreign Object Damage) Objeto Extraño. Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.; **Modificar** la RAC 139.005 (a) adicionando la definición OSHA: Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (Occupational Safety and Health Administration); **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.005 literal b) la cual deberá leerse así: **Agua en pista.** a) *Húmeda.* La superficie acusa un cambio de color debido a la humedad; b) *Mojada.* La superficie esta empapada pero no hay agua estancada; c) *Agua Estancada.* Para fines de la performance de un avión, más del 25% del área de la superficie de la pista está cubierta con más de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura requeridas en uso. d) *Inundada.* Hay una extensa superficie visible de agua estancada, más del 50% del área de superficie de la pista cubierta con más de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura de la pista. **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.005 b) la cual deberá leerse así: **Señal.** Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica. **Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios. **Modificar** la disposición regulatoria 139.303 (c) (3) adicionando: **(4) Jefe de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.** (i) Formación en el área de Salvamento y Extinción de Incendios, y capacitaciones especializadas en aeronaves, manejo de mercancías peligrosas, normativas OACI, FAA, NFPA y OSHA. Experiencia mínima de cinco años comprobada en servicio de salvamento y extinción de incendio en aeródromos de igual o mayor categoría; **Modificar** la disposición regulatoria 139.304 la cual deberá leerse así: **Procedimientos específicos para operaciones de aeródromos.** (a) Cuando en el aeródromo se dé cabida a un avión que sobrepase las características certificadas del aeródromo, se debe evaluar la compatibilidad entre la operación del avión y la



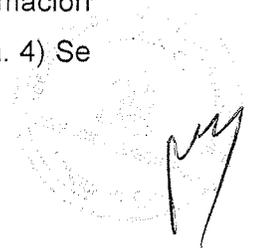
infraestructura y las operaciones del aeródromo, y se debe definir e implantar medidas apropiadas para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, durante las operaciones. (b) Se debe promulgar información acerca de las medidas y procedimientos y restricciones operacionales alternativos que se hayan implantado en un aeródromo como resultado de (a). **Modificar** la disposición regulatoria 139.305 (a) (5) la cual se leerá así: (5) Las superficies de todas las áreas de movimiento incluidos los pavimentos (pistas, calles de rodaje y plataformas) y áreas adyacentes se deben de inspeccionar y su condición debe ser vigilada regularmente como parte del programa de mantenimiento preventivo y correctivo del aeródromo, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto extraño (FOD) que pudiera causar daños a las aeronaves o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo. Como también para evitar que las piedras sueltas u otros objetos sean absorbidos o expelidos por sus motores. **Modificar** la disposición regulatoria 139.323 la cual deberá leerse así: **Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo.** (a) El operador del aeródromo dentro del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA) Parte 6, debe establecer y someter a aceptación de la AHAC un sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo (conocido también como SMS por sus siglas del inglés, Safety Management System), que como mínimo: **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.339 (d) (3) (iii) en el sentido de agregar el siguiente texto: INUNDADA — Hay una extensa superficie visible de agua estancada, más del 50% del área de superficie de la pista cubierta con más de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura de la pista. **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.305 en el sentido de agregar el siguiente texto: OMGWS. Ancho exterior del tren de aterrizaje principal. RCAM. Matriz de evaluación del estado de la pista. RCR. Informe del estado de la pista. RWYCC. Clave del estado de la pista. Clave de estado de la pista (RWYCC). Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista. Nota. — La clave de estado de la pista tiene por objeto permitir a la tripulación de vuelo calcular la performance operacional del avión. En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) se describen los procedimientos para determinar la clave de estado de la pista. Estado de la superficie de la pista. Descripción de las condiciones de la superficie de la pista que se utilizan en el informe del estado de la pista y que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones. Nota 1. —□El estado de la superficie de la pista utilizado en el informe del estado de la pista establece los requisitos de performance entre el explotador del aeródromo, el fabricante del avión y el explotador del avión. Nota 2. —□También se notifican otros contaminantes pero no se



incluyen en la lista de los descriptores del estado de la superficie de la pista porque sus efectos en las características de rozamiento de la superficie de la pista y la clave de estado de la pista no pueden ser evaluadas de manera normalizada. Nota 3. — En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) figuran los procedimientos para determinar el estado de la superficie de la pista. a) Pista seca. Se considera que una pista está seca si su superficie no presenta humedad visible y no está contaminada en el área que se prevé utilizar. b) Pista mojada. La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua hasta 3 mm, inclusive, de espesor, dentro del área de utilización prevista. c) Pista mojada resbaladiza. Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la pista se han deteriorado. d) Pista contaminada. Una pista está contaminada cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista. Nota. — En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) figuran los procedimientos para determinar la cobertura del contaminante en la pista. e) Descriptores del estado de la superficie de la pista. Uno de los siguientes elementos en la superficie de la pista: Nota. — Las descripciones relativas a e) i), a continuación, se utiliza únicamente en el contexto del informe del estado de la pista y no tienen como objeto sustituir o reemplazar las definiciones existentes de la OMM. i. Agua estancada. Agua con un espesor superior a 3 mm. Nota. — Por convención, el agua corriente con más de 3 mm de espesor se notifica como agua estancada. Informe del estado de la pista (RCR). Informe normalizado exhaustivo relacionado con el estado de la superficie de las pistas y su efecto en la performance de aterrizaje y despegue de los aviones. Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM). Matriz que permite evaluar la clave de estado de la pista, utilizando procedimientos conexos, a partir de un conjunto de condiciones de la superficie de la pista que se haya observado y del informe del piloto acerca de la eficacia de frenado. **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.007 (a) en el sentido de adicionar el texto siguiente: RAC 139.007 Coordinación operacional con usuarios y proveedores de servicios. (Véase CCA 139.007, (b)(3),(c),(h). (a) El operador del aeródromo debe coordinar con los Servicios de Tránsito Aéreo, Meteorología, Servicios de Información Aeronáutica, con el organismo responsable de la seguridad, Aduana, Migración, con los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, para garantizar la seguridad operacional y la disponibilidad y continuidad en la prestación de dichos servicios. Todos los proveedores de servicio deben incorporarse activamente al SMS del aeródromo. **Modificar** la disposición regulatoria RAC



139.007 literal (g) la cual deberá leerse así: (g) Particularmente importantes son los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, cuya notificación requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) tal como se especifica en el RAC 15, Subparte E (Reglamentación y control de información aeronáutica) y. Los servicios de aeródromo responsables deben cumplir con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, para remitir la información/datos brutos a los servicios de información aeronáutica.; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.007 (h) la cual deberá leerse así: (h) Los servicios de aeródromo responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica debe tener en cuenta los requisitos de exactitud e integridad necesarios para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 139.339 (h) (i) la que deberá leerse así: (h) El personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista que se exigen en RAC139.339 (d) (3) debe estar capacitado y tendrá la competencia necesaria para cumplir sus obligaciones. (i) Estado de la superficie de la pista para uso en el informe del estado de la pista (Nota: Esta sección (i) entrará en vigencia a partir del 05 de noviembre el 2020) Nota introductoria. La filosofía que subyace al informe del estado de la pista es que el explotador del aeródromo evalúa el estado de la superficie de una pista cuando hay presencia de agua u otros contaminantes en una pista en funcionamiento. A partir de esta evaluación, se notifica una clave de estado de la pista (RWYCC) y una descripción de la superficie de la pista, información que la tripulación de vuelo puede utilizar para calcular la performance del avión. Este informe, basado en el tipo, el espesor y la cobertura de los contaminantes, es la mejor evaluación que el explotador del aeródromo puede hacer del estado de la superficie de las pistas; sin embargo, puede tomarse en consideración toda la demás información pertinente. Véase el Adjunto A, Sección 6, para más detalles. En los PANS-Aeródromos (Doc 9981) figuran procedimientos sobre el uso del informe del estado de la pista y para la asignación de la RWYCC, de conformidad con la matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM). 1) El estado de la superficie de la pista se evaluará y notificará por medio de la clave de estado de la pista (RWYCC) y una descripción en la que se empleen los siguientes términos: SECA, MOJADA, AGUA ESTANCADA, ARENA SUELTA. 2) Cuando una pista en funcionamiento esté contaminada, se hará una evaluación del espesor y cobertura del contaminante para cada tercio de la pista, que se notificará. 3) Se facilitará la información que indique que una pista o una porción de la misma está mojada y es resbaladiza. 4) Se



notificará a los usuarios del aeródromo pertinentes cuando el nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma sea menor que el nivel de rozamiento mínimo que especifica el Estado de acuerdo con RAC 14 304 (b). **Modificar** anexos en el sentido de incorporar el siguiente texto: En el certificado de Aeródromo, en el punto 1 Detalles del aeródromo se agregó la fila Categoría SEI. **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC 139 que se opongan a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), aplicables a la presente Regulación, serán aprobadas mediante autorización del suscrito y deben ser anexadas a la Regulación por este acto aprobada **COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

  
**CAPT. ROBERTO O'CONNOR**  
**SUB DIRECTOR TECNICO**  
DELEGADO MEDIANTE ACUERDO AHAC NO. 020-18  
PARA EMITIR EL PRESENTE ACTO

  
**ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA L.**  
**SECRETARIA ADMINISTRATIVA**



## RESOLUCION No. 037-18 “APROBACIÓN PARA LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC-14 “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS”

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, veinte (20) de Noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTAS:** Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 037-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC 14 “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS”** con el objeto de incorporar nuevas disposiciones normativas derivadas de las Enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14, volumen I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil. **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un periodo de diez (10) días el texto del proyecto de la incorporación de nuevas disposiciones normativas derivadas de las enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14, volumen I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional; particularmente con las Enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14 volumen I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC 14 “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS”. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de RAC 14 cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18 numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil **RESUELVE: PRIMERO:** Aprobar la



modificación parcial del texto de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras - RAC 14 "DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS", TERCERA EDICIÓN incorporando nuevas disposiciones normativas la cual incluye las Enmiendas 13A, 13B y 14 del Anexo 14 volumen I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a continuación descritas: **Modificar** la disposición regulatoria 14.005 la cual deberá leerse así: **Sistema de parada.** Sistema diseñado para desacelerar a un avión en caso de sobrepaso de pista. **Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS).** Sistema para la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio, que envía una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo. **Objeto extraño (FOD).** Objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves. **Pista de vuelo por instrumentos.** Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos: (a) Pista para aproximaciones que no son de precisión. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo A y con visibilidad no inferior a 1 000 m. (b) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m. (c) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinadas a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B con una altura de decisión (DH) inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m. (d) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje después de una operación de aproximación por instrumentos de Tipo B hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma; y A — destinada a operaciones con una altura de decisión (DH) inferior a 30 m (100 ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 175 m. B — destinada a operaciones con una altura de decisión (DH) inferior a 15 m (50 ft), o sin altura de decisión, y un alcance visual en la pista inferior a 175 m pero no inferior a 50 m. C — destinada a operaciones sin altura de decisión (DH) y sin restricciones de alcance visual en la pista. **Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana; **Modificar** la disposición regulatoria 14.109 (a) (2):

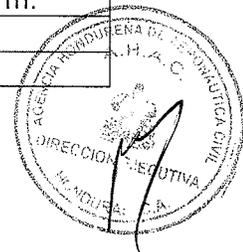


Franja Área de seguridad de extremo de pista zona de pista zona de parada sistema de parada – ubicación (en qué extremo de pista) y descripción;} longitud, anchura redondeada al metro más próximo, tipo de superficie; y; **Modificar** la disposición regulatoria 14.207 (k) la cual deberá leerse así: La parte de una franja situada por lo menos 30 m antes del comienzo de una pista debe prepararse 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.; **Modificar** la disposición regulatoria 14.209 (a) y (c) la cual deberá leerse así: (a) Se debe proveer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: (1) el número de clave sea 3 ó 4; y (2) el número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea de aterrizaje por instrumentos.; **Modificar** la disposición regulatoria; (c) La anchura del área de seguridad de extremo de pista debe ser por lo menos el doble de la anchura de la pista correspondiente.; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.217 (c) la cual deberá leerse así: (c) El diseño de una calle de rodaje será tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezca sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje, la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje no sea inferior a la indicada en la siguiente tabla:

Letra de clave	Distancia libre
A	1.5 m
B	2.25 m
C	3 m en tramos rectos; 3 m en tramos curvos, si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m. 4.5 m en tramos curvos, si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas igual a superior a 18 m.
D	4.5 m
E	4.5 m
F	4.5 m

**Modificar** la disposición regulatoria 14.217 literal (e) la cual deberá leerse así: (e) La parte rectilínea de una calle de rodaje debe tener una anchura no inferior a la indicada en la tabla siguiente:

Letra de clave	Anchura de la calle de rodaje
A	7.5 m
B	10.5 m
C	15 m
D	18 m si la calle de rodaje está prevista para aviones cuya distancia entre las ruedas exteriores del tren de aterrizaje principal sea inferior a 9 m; 23 m si la calle de rodaje está prevista para aviones cuya distancia entre las ruedas, exteriores del tren de aterrizaje principal, sea igual o superior a 9 m.
E	23 m
F	25 m



**Modificar** la disposición regulatoria 14.217 la cual deberá leerse así: **Figura C-2. Curva de calle de rodaje**; **Modificar** la disposición regulatoria 14.217 la cual deberá leerse así: **Tabla C-1 Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje**; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.223 literal (g) la cual deberá leerse así: (1) hasta una elevación de 2 000 m (6 600 ft), 1 m por cada 100 m (330 ft) en exceso de 700 m (2 300 ft); **Modificar** la disposición regulatoria 14.225 la cual deberá leerse así: Un puesto de estacionamiento de aeronaves debería proporcionar los siguientes 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; **Modificar** la disposición regulatoria 14.403 la cual deberá leerse así: **Figura E-6. Señales de calle de rodaje (Indicadas junto con las señales básicas de pista)**; **Modificar** la disposición regulatoria 14.404 literales (j) numerales (5) (6) (7) la cual deberá leerse así: (5) Hasta el 26 de noviembre de 2026, las dimensiones de la señal de punto de espera de la pista serán las que se indican en la Figura E-8, configuración A1 (o A2) o B1 (o B2), según corresponda. (6) A partir del 26 de noviembre de 2026, las dimensiones de las señales de punto de espera de la pista serán las que se indican en la Figura E-8, configuración A2 o B2, según corresponda. (7) Donde se requiera que el punto de espera de la pista sea más visible, las dimensiones de la señal de punto de espera de la pista deben ser las indicadas en la configuración A2 o la configuración B2 de la Figura E-8, según corresponda.; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.403 la cual deberá leerse así: **Figura E-8. Señales de punto de espera de la pista**; **Modificar** la disposición regulatoria 14.405 literales (d) (17) (18) la cual deberá leerse así: (17) Si el eje está formada por las barretas que se describen en (14)(ii) o (15)(ii) anterior, cada una de ellas debe suplementarse 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. (18) Cada una de las luces de destellos que se describen en el numeral (17) anterior, deben emitir dos destellos por segundo, comenzando por la luz más alejada del sistema y continuando en sucesión en dirección del umbral hasta la última luz. El circuito eléctrico se debe concebir de forma que estas luces puedan hacerse funcionar independientemente de las demás luces del sistema de iluminación de aproximación.; **Modificar** el RAC 14.405 literales (d) numerales (34) (35) la cual deberá leerse así: (34) Si el eje más allá de 300 m a partir del umbral consiste en barretas como las descritas en el RAC 14.405(d)(31)(i) o RAC 14.405(d)(32)(i), cada barreta más allá de los 300 m se debe suplementarse 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. (35) Cada una de las luces de destellos que se describen en el numeral (34) anterior, debe emitir dos destellos por segundo, comenzando por la luz más alejada del sistema y continuando en dirección



del umbral hasta la última luz. El circuito eléctrico se debe concebir de forma que estas luces puedan hacerse funcionar independientemente de las demás luces del sistema de iluminación de aproximación.; **Modificar** la disposición normativa 14.405 literal (e) numeral (4) la cual deberá leerse así: (4) A partir del 1 de enero de 2020, se debe discontinuar el uso de T-VASIS y AT-VASIS como sistemas indicadores de pendiente en aproximación visual.; **Modificar** la disposición regulatoria 14.405 literal (e) numeral (46) la cual deberá leerse así: a) retirar el objeto; b) aumentar convenientemente la pendiente de aproximación del sistema; c) disminuir el ensanchamiento en azimut del sistema de forma que el objeto esté fuera de los confines del haz; d) desplazar el eje del sistema de la correspondiente superficie de protección contra obstáculos en un ángulo no superior a 5°; y e) desplazar convenientemente el tramo en contra del viento del umbral de modo que el objeto ya no penetre la OPS.; **Modificar** la disposición regulatoria 14.405 literal (g) numeral (5) la cual deberá leerse así: (5) Deberían utilizarse lámparas blancas para las luces de destellos y las luces fijas. **Modificar** la disposición regulatoria 14.405 literal (g) numeral 6) la cual deberá leerse así: Tabla E-3. Dimensiones y pendientes de la superficie de protección contra obstáculos; Figura E-21. Superficie de protección contra obstáculos para los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.406 la cual deberá leerse así: **Luces de situación de la pista.** (a) **Emplazamiento** (1) Cuando se proporcionen, las REL deben de tener un desplazamiento de 0,6 m respecto del eje de calle de rodaje en el lado opuesto a las luces de dicho eje, y deben empezar 0,6 m antes del punto de espera de la pista extendiéndose hasta el borde de la misma. Se colocará una sola luz adicional en la pista a 0,6 m del eje de la misma y se alineará con las dos últimas REL de la calle de rodaje. (2) Las REL constarán de por lo menos cinco unidades de luces y se espaciarán 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. (3) Cuando se proporcionen, las THL estarán desplazadas 1,8 m a cada lado de las luces del eje de pista y se extenderán, 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.; (b) **Características** (1) Cuando se proporcionen, las REL constarán de una sola línea de luces fijas en el pavimento que se iluminarán de rojo en la dirección de la aeronave que se aproxima a la pista. (2) Las REL se iluminarán, 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. (3) La intensidad y la abertura del haz de las REL se debe ajustar a las especificaciones del Apéndice 2, Figuras A2-12 y A2-14. (4) Cuando se proporcionen, las THL constarán de dos líneas de luces fijas en el pavimento que se iluminarán de rojo en la dirección de la aeronave que despega. (5) Las THL se debe de iluminar



como una serie en la pista, en menos de dos segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia. (6) La intensidad y la abertura del haz de las THL se ajustarán a las especificaciones del Apéndice 2, Figura A2-26. (7) Las REL y THL se deben automatizar al grado de que el único control de cada sistema sea la desactivación de uno o ambos sistemas. **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.407 la cual deberá leerse así: Figura E-30. Letreros con instrucciones obligatorias; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.407 (b) (15) (18) la cual deberá leerse así: (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 debe consistir en el designador de pista seguido de CAT I, CAT II, CAT III, CAT II/III o CAT I/II/III, según corresponda. (18) Donde estén instalados, se usarán las inscripciones o símbolos de la Figura E-30.; **Modificar** la disposición normativa 14.407 (literal c) la cual deberá leerse así: Figura E-31. Letreros de información; **Modificar** la disposición normativa RAC 14.407 (literal c) la cual deberá leerse así: Figura E-32. Ejemplos de la ubicación de los letreros en las intersecciones de calle de rodaje/pista; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.407 (c) (15) la cual deberá leerse así: (15) En la intersección de calle de rodaje, los letreros de información se debe colocar antes de la intersección y en línea con la señal de punto de espera intermedio. Cuando no haya señal de punto de espera intermedio, los letreros se deben instalar como mínimo a 60 m del eje de la calle de rodaje intersecada cuando el número de clave sea 3 ó 4, y a 40 m como mínimo cuando el número de clave sea 1 ó 2.; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.503 numeral (2) la cual deberá leerse así: (2) Las luces de obstáculos de baja intensidad de Tipos A, B, C, D y E, las luces de obstáculos de mediana intensidad de tipos A, B y C, y las luces de obstáculos de alta intensidad de tipos A y B, deben ser conformes a las especificaciones de la Tabla F-1 y del Apéndice 1.; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.503 literal (b) (7) la cual deberá leerse así: Tabla F-1. Características de las luces de obstáculos; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.503 literal (d) (1) (3) y (5) la cual deberá leerse así: (1) Las turbinas eólicas se deben señalar y/o iluminar cuando se determine que constituyen un obstáculo. **Iluminación** (3) Cuando la iluminación se considere necesaria en los parques eólicos, es decir, grupos de dos o más turbinas eólicas, los parques eólicos deben considerarse como objeto extenso y deben instalarse luces: (i) para definir el perímetro del parque eólico; (ii) respetando, de acuerdo con el RAC 14.503(c) (15), la distancia máxima entre las luces a lo largo del perímetro, excepto cuando una evaluación específica demuestre que se requiere una distancia superior; (iii) de manera que, cuando se utilicen luces de destellos, emitan destellos simultáneamente en todo el parque eólico; (iv) de manera que, dentro del parque eólico, toda turbina de elevación significativamente mayor también se señalice dondequiera que esté emplazada; y (v) en los lugares prescritos en (i), (ii) y (iv) respetando los criterios siguientes: - para turbinas eólicas de menos de



150 m de altura total (la altura de la barquilla más la altura vertical del álabe), deberían proporcionarse luces de mediana intensidad en la barquilla; - para turbinas eólicas de 150 m a 315 m de altura total, además de la luz de mediana intensidad instalada en la barquilla, debería proporcionarse una segunda luz que sirva de alternativa en caso de falla de la luz en funcionamiento. Las luces deben instalarse asegurándose de que la potencia luminosa de cada luz no quede obstruida por la otra; y - además, para turbinas eólicas de 150 m a 315 m de altura total, debería proporcionarse un nivel intermedio, a la mitad de la altura de la barquilla, de por lo menos tres luces de baja intensidad de Tipo E, según se especifica en RAC 14.503(a)(3). Si un estudio aeronáutico demuestra que las luces de baja intensidad de Tipo E no son apropiadas, pueden utilizarse luces de baja intensidad de Tipo A o B. (5) Cuando se juzgue conveniente iluminar una sola turbina eólica o una hilera corta de turbinas eólicas, la instalación de las luces debe hacerse según RAC 14.503(d)(3) o de acuerdo con lo que se determine mediante un estudio aeronáutico. **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.503 literal (e) numeral (12) la cual deberá leerse así: Tabla F-5. Instalación de ángulos de reglaje para las luces de obstáculos de alta intensidad; **Modificar** la disposición regulatoria RAC 14.823 la cual deberá leerse así: **Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (a) Características** (1) Cuando se instala un ARIWS en un aeródromo: (i) éste permitirá la detección autónoma de una incursión potencial o de la ocupación de una pista en servicio y enviará una advertencia directa a la tripulación de vuelo o al operador de un vehículo; (ii) funcionará y estará controlado de manera independiente de todo otro sistema visual del aeródromo; (iii) sus componentes de ayudas visuales, p. ej., luces, se diseñarán de conformidad con las especificaciones pertinentes que figuran en RAC 14.405; y (iv) su falla parcial o total no debe interferir con las operaciones normales del aeródromo. Para ello, se debe prever que debe permitirse que la dependencia ATC desactive parcial o totalmente el sistema. (2) Cuando se instale un ARIWS en un aeródromo, se debe proporcionar la información sobre sus características y situación a los servicios de información aeronáutica pertinentes para que se promulguen en la AIP, con la descripción del sistema de guía y control del movimiento en la superficie y señales como se especifica en el Anexo 15, Apéndice 1, AD 2.9.; **Modificar** el Apéndice 1 el cual deberá leerse así:

1. **Generalidades** Las especificaciones siguientes definen los límites de cromaticidad de los colores de las luces aeronáuticas de superficie y de las señales, letreros y tableros. Estas especificaciones están de acuerdo con las disposiciones de 1983 de la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE). Excepto el color Anaranjado de la Figura A1-2 No es posible fijar especificaciones referentes a colores que excluyan toda posibilidad de confusión. Para obtener cierto grado de identificación del color, es importante que la intensidad luminosa recibida por el ojo sea bastante superior al umbral de percepción, de manera que el color no se modifique demasiado por las atenuaciones



atmosféricas de carácter selectivo y para que la visión del color por el observador sea adecuada. Existe también el riesgo de confundir los colores cuando el nivel de intensidad luminosa recibida por el ojo sea bastante alto, como el que puede producir una fuente luminosa de gran intensidad observada de muy cerca. La experiencia indica que se pueden distinguir satisfactoriamente los colores si se presta debida atención a estos factores. Las cromaticidades se expresan de acuerdo con un observador colorimétrico patrón y con el sistema de coordenadas adoptado por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE), en su octava sesión celebrada en 1931 en Cambridge, Inglaterra.\* Las cromaticidades para la iluminación de estado sólido (p.ej., LED) se basan en los límites establecidos en la norma S 004/E-2001 de la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE), a excepción del límite azul del blanco. **Modificar** el Apéndice 1 disposición (2.1) el cual deberá leerse así: 2. **Colores de las luces aeronáuticas de superficie.** (Ver CCA al Apéndice 1). 2.1 **Cromaticidades para luces con fuentes luminosas tipo filamento.** 2.1.1 Las cromaticidades de las luces aeronáuticas de superficie con fuentes luminosas tipo filamento estarán comprendidas dentro de los límites siguientes: Ecuaciones de la CIE (Ver la Figura A1-1a): a) Rojo Límite púrpura  $y = 0.980 - x$ . Límite amarillo  $y = 0.335$ , salvo para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación; Límite amarillo  $y = 0.320$ , para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación. Ver RAC 14.405(e)(15) y RAC 14.405(e)(31). b) Amarillo. Límite rojo  $y = 0.382$ . Límite blanco  $y = 0.790 - 0.667x$ . Límite verde  $y = x - 0.120$ . c) Verde. Límite amarillo  $x = 0.360 - 0.080y$  Límite blanco  $x = 0.650y$  y Límite azul  $y = 0.390 - 0.171x$ . d) Azul Límite verde  $y = 0.805x + 0.065$  Límite blanco  $y = 0.400 - x$  Límite púrpura  $x = 0.600y + 0.133$ . e) Blanco Límite amarillo  $x = 0.500$  Límite azul  $x = 0.285$  Límite verde  $y = 0.440$  e  $y = 0.150 + 0.640x$  Límite púrpura  $y = 0.050 + 0.750x$  e  $y = 0.382$ . f) Blanco variable Límite amarillo  $x = 0.255 + 0.750y$  e  $y = 0.790 - 0.667x$  Límite azul  $x = 0.285$  Límite verde  $y = 0.440$  e  $y = 0.150 + 0.640x$  Límite púrpura  $y = 0.050 + 0.750x$  e  $y = 0.382$ ; 2.1.2 En el caso de que no se exija amortiguar la intensidad luminosa, o cuando los observadores cuya visión de los colores sea defectuosa deban poder determinar el color de la luz, las señales verdes deben estar dentro de los límites siguientes: Límite amarillo  $y = 0.726 - 0.726x$  Límite blanco  $x = 0.650y$  y Límite azul  $y = 0.390 - 0.171x$  Cuando la señal de cromaticidad debe verse desde una distancia considerable, la práctica ha sido utilizar colores dentro de los límites 2.1.2.; 2.1.3 Cuando un mayor grado de certidumbre de reconocimiento, del color blanco, sea más importante que el máximo alcance visual, las señales verdes deben estar dentro de los límites siguientes: Límite amarillo  $y = 0.726 - 0.726x$  Límite blanco  $x = 0.625y - 0.041$  Límite azul  $y = 0.390 - 0.171x$ ; **Modificar** el Apéndice 1 disposición 2.2 el cual deberá leerse así: 2.2 Distinción entre luces con fuentes luminosas de filamento; **Derogar** el 2.2.4 y 2.2.5 de la disposición 2.2 de dicho apéndice; **Modificar** el Apéndice 1 disposición 2.3 el cual debe leerse así: 2.3 Cromaticidad para



luces con fuente luminosa de estado solido. 2.3.1 Las cromaticidades de las luces aeronáuticas de superficie con fuentes luminosas de estado sólido, p.ej., LED, estarán dentro de los límites siguientes: Ecuaciones de la CIE (véase la Figura A1-1b): a) Rojo Límite púrpura  $y = 0.980 - x$  Límite amarillo  $y = 0.335$ , salvo para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación Límite amarillo  $y = 0.320$  para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación Ver RAC 14.405(e)(15) y RAC 14.405(e)(31). b) Amarillo Límite rojo  $y = 0.387$  Límite blanco  $y = 0.980 - x$  Límite verde  $y = 0.727x + 0,054$ . c) Verde (véase también 2.3.2 y 2.3.3) Límite amarillo  $x = 0.310$  Límite blanco  $x = 0.625y - 0,041$  Límite azul  $y = 0.400$ . d) Azul Límite verde  $y = 1.141x + 0.037$  Límite blanco  $x = 0.400 - y$  Límite púrpura  $x = 0.134 + 0.590y$  e) Blanco Límite amarillo  $x = 0.440$  Límite azul  $x = 0.320$  Límite verde  $y = 0.150 + 0.643x$  Límite púrpura  $y = 0.050 + 0.757x$  f) Blanco variable. Los límites del blanco variable para fuentes luminosas de estado sólido son los de e) Blanco. 2.3.2 Cuando los observadores cuya visión de los colores sea defectuosa deban poder determinar el color de la luz, las señales verdes deberían estar dentro de los límites siguientes: Límite amarillo  $y = 0.726 - 0.726x$  Límite blanco  $x = 0.625y - 0.041$  Límite azul  $y = 0.400$ . 2.3.3 A fin de evitar una amplia variación de matices de verde, si se seleccionan los colores que están dentro de los límites especificados a continuación, no deberían utilizarse los colores dentro de los límites de 2.3.2. Límite amarillo  $x = 0.310$  Límite blanco  $x = 0.625y - 0,041$  Límite azul  $y = 0.726 - 0.726x$ .

2.4 Medición de color para las fuentes luminosas de tipo filamento y de tipo de estado sólido. 2.4.1 El color de las luces aeronáuticas de superficie se verificará considerándolo dentro de los límites especificados en la Figura A1-1a o A1-1b, según corresponda, mediante la medición en cinco puntos dentro del área delimitada por la curva de isocandela más al interior (véanse los diagramas de isocandela del Apéndice 2), en funcionamiento a la corriente o tensión nominal. En el caso de curvas de isocandela elípticas o circulares, la medición de color se efectuará en el centro y en los límites horizontal y vertical. En el caso de curvas de isocandela rectangulares, la medición de color se efectuará en el centro y en los límites diagonales (esquinas). Además, se verificará el color de la luz en la curva de isocandela más al exterior para garantizar que no haya un desplazamiento cromático que pueda hacer que el piloto confunda la señal. Para la curva de isocandela más al exterior, debe efectuarse y registrarse una medición de las coordenadas de color para someterla al examen y criterios de aceptabilidad de la AHAC. Es posible que algunos elementos luminosos se utilicen de modo que puedan ser percibidos y utilizados por los pilotos desde direcciones más allá de aquella de la curva de isocandela más al exterior (p. ej., luces de barra de parada en puntos de espera de la pista significativamente anchos). En tales casos, la AHAC podrá evaluar o solicitar al operador que evalué la aplicación real y, si es necesario, exigir una verificación del desplazamiento cromático en ángulos más allá de la curva más exterior. 2.4.2 En el caso de los sistemas visuales indicadores

de pendiente de aproximación y otros elementos luminosos con un sector de transición de color, el color se medirá en puntos de conformidad con 2.4.1, excepto en cuanto a que las áreas de color se considerarán separadamente y ningún punto estará dentro de 0,5° del sector de transición.

**Modificar** Apéndice 1 agregando las figuras: Figura A1-1a. Colores de luces aeronáuticas de superficie (lámparas de tipo filamento). Figura A1-1b. Colores de luces aeronáuticas de superficie (iluminación de estado sólido). **Modificar** el Apéndice 2 figura A2-12 agregando la figura: Figura A2-

12. Diagrama de isocandelas para luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 15 m), REL, de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos rectos previstas para ser utilizadas en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m cuando pueda haber grandes desplazamientos y para luces de protección de pista de baja intensidad, configuración B.;

**Modificar** el Apéndice 2 figura A2-14 agregando: **Notas:** 1. Las luces en las curvas con una convergencia de 15.75° respecto a la tangente a la curva. Esto no se aplica a las luces de entrada a la pista (REL). 2. Las intensidades aumentadas para las REL serán dos veces las intensidades especificadas, es decir, mínimo 20 cd. haz principal mínimo 100 cd. y promedio mínimo 200 cd. 3. Ver las notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21. Figura A2-14. Diagrama de isocandelas para

luces de eje de calle de rodaje (espaciado de 7,5 m), REL, de barra de prohibición de acceso y de barra de parada en tramos curvos para ser utilizado en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 350 m.;

**Modificar** el Apéndice 2 figura A2-15 el cual deberá leerse así: 1. En los lugares en que se presenta comúnmente luminancia de fondo y donde la disminución del rendimiento luminoso provocado por el polvo y la contaminación local constituye un factor importante, los valores cd deben multiplicarse por 2,5.;

**Modificar** el Apéndice 2 numeral 6) que deberá leerse así: Notas comunes a las Figuras A2-12 a A2-21. 6. El mantenimiento adecuado es importantísimo. La intensidad, ya sea la media donde sea aplicable o la especificada en las correspondientes curvas isocandelas, nunca debe disminuir a valores por debajo del 50% de los indicados en las figuras, y los operadores de aeródromos deben establecer como objetivo mantener un nivel de emisión de luz que se acerque al promedio de intensidad mínima especificada, que esté de acuerdo a las regulaciones que emita la AHAC.;

**Modificar** el Apéndice 2 figura A2-23: Figura A2-23. Distribución de la intensidad luminosa del PAPI y del APAPI; **Modificar** el Apéndice 2 figura A2-26: **Figura A2-26 Diagrama de isocandelas para luces de espera de despegue (THL) (luz roja) Notas:**

1. Curvas calculadas según la fórmula

$$\frac{x^2}{a^2} +$$

$$\frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0
b	4.5	8.5



2. Ver las notas comunes a las Figuras A2-1 a A2-11 y A2-26. **Modificar** el Apéndice 3 el cual deberá leerse así: **SEÑALES CON INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS Y SEÑALES DE INFORMACIÓN** En la subparte E en el RAC 14.403(p) y RAC 14.403(q) se establecen los aspectos relacionados con las especificaciones acerca de la aplicación, el emplazamiento y las características de las señales con instrucciones obligatorias y las señales de información. En este Apéndice se ilustran detalladamente la forma y proporciones de las letras, números y símbolos de las señales con instrucciones obligatorias y las señales de información en una retícula. Las señales con instrucciones obligatorias y las señales de información en el pavimento se forman como si se tratara de una sombra proyectada, (es decir, prolongada), de los caracteres de un letrero elevado equivalente por un factor de 2,5 como se indica en la Figura A3-1. Sin embargo, la proyección en sombra sólo afecta la dimensión vertical. Por consiguiente, la separación de los caracteres para las señales del pavimento se obtiene determinando primero la altura de los caracteres del letrero equivalente y estableciendo luego la proporción a partir de los valores de separación indicados en la Tabla A4-1. Por ejemplo, para el caso del designador de pista "10" que ha de tener una altura de 4 000 mm (Hlp), la altura de los caracteres del letrero elevado equivalente es  $4,000/2,5=1\ 600$  mm (Hle). En la Tabla A4-1b) se indica de número a número el código 1 y según la Tabla A4-1c) para una altura de carácter de 400 mm este código tiene una dimensión de 96 mm. Por lo tanto, la separación de la señal del pavimento para "10" es  $(1,600/400)*96=384$  mm. **Modificar** el Apéndice 3 figura apéndice 3; **Modificar** el Apéndice 4 respecto a las figuras: Figura A4-2, Figura A4-3 Figura A4-4; **Modificar** el Apéndice 4 respecto al título de la Tabla A4-1 la cual se leerá así: Tabla A4-1. Anchura de las letras y los números y espacio entre ellos; **Modificar** el Apéndice 5 respecto a la Tabla A5-1 la cual se deberá leer así:

Tabla A5-1. Latitud y longitud

Latitud y longitud	Exactitud y tipo de datos	Clasificación de datos (de acuerdo con su integridad)
Puntos de eje de calle de rodaje/línea de guía de estacionamiento.....	0,5 m levantamiento topográfico	esencial
Línea de señal de intersección de calle de rodaje/ punto de espera intermedio	0,5 m levantamiento topográfico	esencial
Línea de guía de salida .....	0,5 m levantamiento topográfico	esencial
Límites de la plataforma (polígono) .....	1 m levantamiento topográfico	ordinaria
Instalación deshielo/antihielo (polígono).....	1 m levantamiento topográfico	ordinaria
Puntos de los puestos de estacionamiento de aeronaves puntos de verificación del INS.....	0,5 m levantamiento topográfico	ordinaria

**Modificar** los siguientes Anexos 5: 1. Lisura de la superficie de las pistas. 1.1 Al adoptar tolerancias para las irregularidades de la superficie de la pista, la siguiente norma de construcción es aplicable a distancias cortas del orden de más de 3 m y se ajusta a los buenos métodos de ingeniería: El



acabado de la superficie de la capa de rodadura debe ser de tal regularidad que, cuando se verifique con una regla de 3 m colocada en cualquier parte y en cualquier dirección de la superficie, no haya en ningún punto, excepto a través de la cresta del bombeo o de los canales de drenaje, una separación de más de 3 mm entre el borde de la regla y la superficie del pavimento. 1.2 Debe tenerse también cuidado al instalar luces empotradas de pista o rejillas de drenaje en la superficie de la pista, a fin de mantener la lisura satisfactoria. 1.3 Los movimientos de las aeronaves y las diferencias de asentamiento de los cimientos con el tiempo tienden a aumentar las irregularidades de la superficie. Las pequeñas desviaciones respecto a las tolerancias antes mencionadas no deben afectar mayormente a las operaciones de las aeronaves. En general y según se ilustra en la figura A-3, son aceptable las irregularidades aisladas del orden de 2.5 cm a 3 cm en una distancia de 45 m. Aunque la desviación máxima aceptable varía con el tipo y la velocidad de cada aeronave, los límites aceptables de irregularidades en la superficie pueden calcularse razonablemente. En la siguiente tabla se describen los límites aceptables, tolerables y excesivos: a) si las irregularidades de la superficie exceden las alturas definidas por la curva del límite aceptable pero son menores que las alturas definidas por la curva del límite; b) tolerable, a la longitud aceptable mínima especificada señalada aquí mediante la región tolerable, entonces deberían preverse medidas de mantenimiento. La pista puede seguir en servicio. Esta región representa el inicio de posible incomodidad para pasajeros y pilotos; c) si las irregularidades de la superficie exceden las alturas definidas por la curva del límite tolerable, pero son menores que las alturas definidas por la curva del límite excesivo, a la longitud aceptable mínima especificada señalada aquí mediante la región excesiva, entonces es obligatorio adoptar medidas correctivas de mantenimiento para restablecer la condición a la región aceptable. La pista puede seguir en servicio, pero debe repararse en un plazo razonable. Esta región podría generar el riesgo de posible daño estructural de las aeronaves debido a un solo suceso o a rotura por fatiga con el tiempo; y d) si las irregularidades de la superficie exceden las alturas definidas por la curva del límite excesivo, a la longitud aceptable mínima especificada, señalada aquí mediante la región inaceptable, entonces se justifica el cierre de la porción de la pista donde se han detectado las irregularidades. Deben efectuarse las reparaciones necesarias para restablecer la condición hasta quedar en la región del límite aceptable y puede informarse a los explotadores de aeronaves al respecto. Esta región representa el riesgo extremo de rotura estructural y debe atenderse inmediatamente.



Irregularidad de la superficie	Longitud de la irregularidad (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Altura (cm) aceptable de la irregularidad de la superficie	2.9	3.8	4.5	5	5.4	5.9	6.5	8.5	10
Altura (cm) tolerable de la irregularidad de la superficie	3.9	5.5	6.8	7.8	8.6	9.6	11	13.6	16
Altura (cm) tolerable de la irregularidad de la superficie	5.8	7.6	9.1	10	10.8	11.9	13.9	17	20

Obsérvese que "irregularidad de la superficie" se define aquí como desviaciones aisladas medias de la elevación de la superficie que no están en una pendiente uniforme en alguna sección dada de una pista. Para los fines que aquí interesan, por "sección de pista" se entiende un segmento de una pista en la que prevalece una pendiente general ascendente, descendente o suave y continua. La longitud de esta sección generalmente es de 30 a 60 m, o más, dependiendo del perfil longitudinal y de la condición del pavimento. La protuberancia máxima tolerable de tipo escalonado, como la que podría existir entre losas adyacentes, es simplemente la altura de la protuberancia que corresponde a una longitud cero de la protuberancia en el extremo superior de la región tolerable de los criterios sobre irregularidad de la Figura A-3. La altura de la protuberancia en este lugar es de 1.75 cm. En la Figura A-3 se comparan los criterios sobre irregularidad de la superficie con los elaborados por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos. En el Manual de diseño de aeródromos, Parte 3, Pavimentos (Doc 9157) se proporciona.1.1 orientación adicional acerca de rampas temporales para el trabajo de recrecimiento en pistas operacionales. **Modificar** Anexo referente a la figura A-3 comparación de los criterios sobre irregularidad: **Nota**. Estos criterios se refieren a una irregularidad aislada, no a efectos de armónicos de onda larga ni de ondulaciones repetidas de la superficie. **Modificar** la disposición 21 del Anexo el cual deberá leerse así: 21. Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS) Estos sistemas autónomos son por lo general muy complejos en cuanto a su diseño y operación y, por lo tanto, todos los niveles de la industria, desde la AHAC hasta el usuario final, deben considerarlos cuidadosamente. Esta orientación proporciona una descripción más clara del sistema o sistemas y algunas sugerencias sobre las medidas que se requieren para implantar adecuadamente estos sistemas en un aeródromo en cualquier Estado. El Manual sobre la prevención de incursiones en la pista (Doc 9870) presenta diferentes formas de prevenir incursiones en la pista. 21.1 Descripción general 21.1.1 21.1.1 La operación de un ARIWS se basa en un sistema de vigilancia que sigue de cerca la situación real en una pista y envía automáticamente esta información a las luces de advertencia en los umbrales (despegue) y entradas de las pistas. Cuando una aeronave está saliendo en una pista (rodaje) o llegando (final corto), se iluminarán luces rojas de advertencia en las entradas, indicando que no es seguro entrar o cruzar la pista. Cuando una aeronave se alinea en la pista para despegar



y otra aeronave o vehículo entra a la pista o la cruza, se iluminarán luces rojas de advertencia en la zona del umbral, indicando que no es seguro iniciar el rodaje de despegue. 21.1.2 Por lo general, el ARIWS consta de un sistema de vigilancia independiente (radar primario, multilateración, cámaras especializadas, radar especial, etc.) y un sistema de advertencia en forma de sistemas adicionales de iluminación del aeropuerto conectados a través de un procesador que genera alertas independientes del ATC directamente a las tripulaciones de vuelo y operadores de vehículos. 21.1.3 Un ARIWS no requiere entrelazado de circuitos, fuente de energía secundaria ni conexión operacional a otros sistemas de ayudas visuales. 21.1.4 En la práctica, no todas las entradas o umbrales necesitan estar equipados con luces de advertencia. Cada aeródromo tendrá que evaluar sus necesidades individuales, dependiendo de las características del mismo. Existen varios sistemas que ofrecen la misma funcionalidad o una similar. 21.2 Medidas de la tripulación de vuelo 21.2.1 Es de importancia crítica que las tripulaciones de vuelo entiendan la advertencia que transmite el sistema ARIWS. Las advertencias se hacen en tiempo casi real, directamente a la tripulación de vuelo porque no hay tiempo para tipos de comunicaciones de “retransmisión”. En otras palabras, una advertencia de conflicto generada para ATS –que debe entonces interpretarla, evaluar la situación y comunicarse con la aeronave en cuestión– tomaría varios segundos, cuando cada segundo es crítico para poder detener la aeronave en forma segura y prevenir una posible colisión. A los pilotos se les presenta una señal mundialmente homogénea que significa “DETENERSE INMEDIATAMENTE” y deben estar entrenados para reaccionar en consecuencia. De la misma manera, los pilotos que reciben una autorización ATS para despegar o cruzar una pista, y que ven las luces rojas, deben DETENERSE y avisar a ATS que interrumpieron/pararon a causa de las luces rojas. De nuevo, la naturaleza crítica del tiempo es tal que no hay margen para malinterpretar la señal. Es de importancia extrema que la señal visual sea uniforme en todo el mundo. 21.2.2 También debe destacarse que el hecho de que las luces rojas se extingan no indica, en sí, una autorización para proseguir. Aún sigue siendo necesaria la autorización de control de tránsito aéreo. La ausencia de luces rojas de advertencia sólo significa que no se han detectado conflictos potenciales. 21.2.3 En el caso de que un sistema quede fuera de servicio, sucederá una de dos cosas. Si el sistema falla cuando las luces están apagadas, no se requieren cambios en los procedimientos. Lo único que sucederá será la pérdida del sistema automático e independiente de advertencia. Las operaciones ATS y los procedimientos de la tripulación de vuelo (en respuesta a autorizaciones ATS) no cambiarán. 21.2.4 Deberían elaborarse procedimientos para responder ante las circunstancias en que el sistema falla cuando está iluminado. Dependerá del ATS y/o del explotador del aeródromo establecer esos procedimientos de acuerdo con sus propias circunstancias. Debe recordarse que las tripulaciones de vuelo reciben la instrucción de



“DETENERSE” en todas las luces rojas. Si la porción afectada del sistema, o el sistema completo, se desactiva, la situación vuelve al escenario de luces apagadas descrito en 21.2.3.

21.3 Aeródromos

21.3.1 No es necesario instalar ARIWS en todos los aeródromos. Cuando se esté considerando instalar tal sistema en un aeródromo, conviene hacer una evaluación de las necesidades individualmente, dependiendo de sus niveles de tráfico, la geometría del aeródromo, los patrones de rodaje en tierra, etc. Los grupos de usuarios locales como el Grupo local sobre seguridad operacional de la pista (LRST) pueden ayudar en este proceso. Tampoco todas las pistas o calles de rodaje necesitan estar equipadas con las luces, ni todas las instalaciones requieren un sistema completo de vigilancia en tierra para alimentar información a la computadora de detección de conflicto.

21.3.2 Aunque puede haber requisitos locales específicos, algunos requisitos básicos del sistema se aplican a todos los ARIWS: 1. el sistema de control y suministro de energía del sistema debe ser independiente de cualquier otro sistema que se utilice en el aeródromo, especialmente de otras partes del sistema de iluminación; 2. el sistema debe operar en forma independiente de las comunicaciones ATS; 3. el sistema debe proporcionar una señal visual aceptada a nivel mundial que sea uniforme y que las tripulaciones entiendan al instante; y 4. deberían elaborarse procedimientos locales en caso de funcionamiento defectuoso o falla parcial o total del sistema.

21.4 Servicios de tránsito aéreo.

21.4.1 El ARIWS está diseñado como complemento de las funciones ATS normales, proporcionando advertencias a las tripulaciones de vuelo y operadores de vehículos cuando involuntariamente se ha creado o ha pasado inadvertido un conflicto durante las operaciones de aeródromo normales. El ARIWS proporcionará una advertencia directa cuando, por ejemplo, el control en tierra o el control (local) de la torre ha emitido una autorización para esperar fuera de una pista, pero la tripulación de vuelo o el operador de un vehículo “no captó” la parte de “esperar fuera” de su autorización y la torre emitió una autorización para despegar o aterrizar en la misma pista, y la falta de colación por parte de la tripulación de vuelo o del operador del vehículo pasó inadvertida para el control de tránsito aéreo.

21.4.2 En el caso en que se haya emitido una autorización y una tripulación informe que no la cumplió a causa de las “luces rojas”, o que interrumpió la maniobra a causa de las “luces rojas”, es imperativo que el controlador evalúe la situación y proporcione las instrucciones adicionales que sean necesarias. Muy bien puede ser que el sistema haya generado una advertencia falsa o que la incursión potencial ya no exista; sin embargo, puede también tratarse de una advertencia válida. En cualquier caso, es necesario proporcionar instrucciones adicionales y/o una nueva autorización. En caso de que el sistema falle, será necesario poner en práctica procedimientos, según lo descrito en 21.2.3 y 21.2.4. En ningún caso deberá ignorarse la iluminación del ARIWS sin confirmación de que, de hecho, no hay conflicto. Cabe destacar que se han evitado numerosos incidentes en los aeródromos que



tienen instalado dicho sistema. También, cabe destacar que se han producido advertencias falsas, comúnmente como resultado de la calibración del soporte lógico de advertencias; sin embargo, en cualquier caso debe confirmarse la existencia o inexistencia del conflicto potencial. 21.4.3 Si bien muchas instalaciones pueden contar con advertencias visuales o de audio para el personal ATS, de ninguna manera se pretende exigir al personal ATS que vigile activamente el sistema. Dichas advertencias pueden ayudar al personal ATS a evaluar rápidamente el conflicto, en caso de que se produzca una advertencia, y a proporcionar otras instrucciones apropiadas, pero el ARIWS no debería ser parte activa en el funcionamiento normal de las instalaciones ATS. 21.4.4 Cada aeródromo donde se instale el sistema elaborará procedimientos dependiendo de su situación única. Nuevamente, es importante subrayar que bajo ninguna circunstancia debería darse a los pilotos u operadores una instrucción de “cruzar las luces rojas”. Como se señaló anteriormente, el empleo de grupos locales sobre seguridad operacional de la pista (LRST) puede ayudar mucho en este proceso de desarrollo. 21.5 Promulgación de información 21.5.1 La información sobre las características y el estado del ARIWS en un aeródromo se promulgan en la sección AD 2.9 de la AIP y su estado se actualiza conforme sea necesario a través de NOTAM o el ATIS, de conformidad con el RAC 139.339(d)(3). 21.5.2 Los explotadores de aeronave se asegurarán de que la documentación de las tripulaciones de vuelo incluya procedimientos relativos al ARIWS e información con orientación apropiada, conforme al Anexo 6, Parte I. 21.5.3 Los aeródromos pueden proporcionar otras fuentes de orientación sobre operaciones y procedimientos para su personal, los explotadores de aeronave, ATS y los miembros del personal de terceros que pueden tener que interactuar con el ARIWS. **Modificar** la disposición 22 del anexo la cual deberá leerse así: 22. Orientaciones de diseño de calles de rodaje para minimizar el potencial de incursiones en la pista. 22.1 Las buenas prácticas de diseño de aeródromos pueden reducir el potencial de incursiones en la pista, manteniendo la eficiencia y la capacidad operacional. La siguiente orientación sobre el diseño de calles de rodaje pueden considerarse parte de un programa de prevención de incursiones en la pista, como medio para garantizar que los aspectos de las incursiones en la pista se tengan en cuenta durante la fase de diseño de pistas y calles de rodaje nuevas. En esta orientación focalizada, las principales consideraciones son: limitar el número de aeronaves o vehículos que ingresan o atraviesan una pista, proporcionar a los pilotos una mejor vista despejada de toda la pista y corregir lo más posible las calles de rodaje identificadas como lugares críticos. 22.2 Cuando sea posible, el eje de una calle de rodaje de entrada debería ser perpendicular al eje de la pista. Este principio de diseño da a los pilotos una vista despejada de toda la pista, en ambas direcciones, y les permite cerciorarse de que no haya conflictos de tránsito en pista ni en la aproximación antes de proseguir hacia la pista. Cuando el ángulo de la calle de rodaje



no permita una vista despejada en ambas direcciones, debería considerarse la posibilidad de que una parte de la calle de rodaje inmediatamente adyacente a la pista sea perpendicular para que los pilotos puedan hacer un barrido visual completo antes de ingresar a una pista o atravesarla. 22.3 Para calles de rodaje que se intersecan con pistas, evítese diseñar calles de rodaje con una anchura mayor que la que se recomienda en este RAC. Este principio de diseño permite un reconocimiento optimizado de la ubicación del punto de espera de la pista y de las referencias visuales de los letreros, señales e iluminación. 22.4 Las calles de rodaje existentes que sean más anchas de lo que se recomienda este RAC, pueden rectificarse pintando señales de fajas laterales de calle de rodaje para obtener el ancho recomendado. Siempre que sea posible, es preferible rediseñar correctamente esos emplazamientos que reconfigurarlos o repintarlos. 22.5 Las entradas a la pista con múltiples calles de rodaje deberían ser paralelas entre sí y estar separadas notoriamente por medio de una zona no pavimentada. Este principio de diseño proporciona en cada punto de espera de la pista una zona de tierra para el correcto emplazamiento de las referencias visuales de letreros, señales e iluminación en el punto de espera de cada pista. Además, con el principio de diseño se eliminan costos innecesarios en la construcción de pavimento inutilizable y el costo de pintar señales de borde de calle de rodaje para indicar la ubicación del pavimento inutilizable. En general, un exceso de zonas pavimentadas en los puntos de espera de la pista reduce la eficacia de las referencias visuales de los letreros, señales e iluminación. 22.6 Constrúyanse calles de rodaje que crucen la pista como si fueran una sola calle de rodaje recta. Evítese dividir en dos la calle de rodaje, luego de cruzar la pista. Este principio de diseño evita la construcción de calles de rodaje en forma de "Y", que se sabe presentan el riesgo de que ocurran incursiones en la pista. 22.7 Si es posible, evítese construir calles de rodaje que entren en el punto medio de la pista. Este principio de diseño reduce el riesgo de colisión en los lugares más peligrosos (lugares de alta energía) porque normalmente en ese punto las aeronaves que salen tienen demasiada energía para frenar, pero no suficiente velocidad para despegar antes de colisionar con otra aeronave o vehículo errante. 22.8 Déjese una clara separación de pavimento entre una calle de salida rápida y otras calles de rodaje no rápidas que entren o crucen la pista. Este principio de diseño evita que se superpongan dos calles de rodaje para crear una zona pavimentada excesiva que confundiría a los pilotos al entrar en la pista. 22.9 En la medida de lo posible, evítese el uso de diferentes materiales de pavimentación (asfalto y hormigón de cemento) en el punto de espera de la pista o sus alrededores. Este principio de diseño evita crear confusión visual en cuanto a la ubicación precisa del punto de espera de la pista. 22.10 Muchos aeródromos tienen más de una pista, generalmente pares de pistas paralelas (dos pistas en un lado de la terminal), lo cual genera un problema difícil en cuanto a que, en la llegada o en la salida, las aeronaves tienen que cruzar una pista. Con esa configuración, el objetivo



de seguridad operacional consiste en evitar o al menos reducir al mínimo el número de cruces de pistas. Ese objetivo puede lograrse construyendo una “calle de rodaje perimetral”. Una calle de rodaje perimetral es una ruta para el rodaje que rodea el final de una pista y permite así que la aeronave de llegada (cuando el aterrizaje se efectúa en la pista exterior del par) llegue a la terminal, o que la aeronave de salida (cuando la salida se efectúa desde la pista exterior del par) llegue a la pista sin cruzar una pista y sin entrar en conflicto con una aeronave que esté efectuando una salida o una aproximación. 22.11 Una calle de rodaje perimetral se diseñaría de acuerdo con los siguientes criterios: a) Se requiere espacio suficiente entre el umbral de aterrizaje y el eje de la calle de rodaje por donde se cruza por debajo de la trayectoria de aproximación, para permitir que la aeronave que está efectuando un rodaje crítico pase por debajo de la aproximación sin penetrar ninguna superficie de aproximación. b) El impacto del chorro de la aeronave que despegue debería considerarse en consulta con los fabricantes de aeronaves; debería evaluarse la intensidad del empuje del despegue para determinar la ubicación de una calle de rodaje perimetral. c) También habría que tener en cuenta el requisito de contar con un área de seguridad de extremo de pista, así como la posible interferencia con los sistemas de aterrizaje y otras ayudas para la navegación. Por ejemplo, en el caso de un ILS, la calle de rodaje perimetral debería estar ubicada detrás de la antena del localizador, no entre la antena del localizador y la pista, debido a que podría generar perturbaciones graves del ILS, con la salvedad de que tanto mayor sea la distancia entre el localizador y la pista cuanto mayor será la dificultad para lograr esto. d) También, deberían considerarse los factores humanos. Deberían aplicarse medidas apropiadas para ayudar a los pilotos a distinguir entre aeronaves que están cruzando la pista y las que se encuentran en condiciones de seguridad en una calle de rodaje perimetral. **Modificar** la disposición 23 al Anexo la cual deberá leerse así: 23. Datos cartográficos de aeródromo. 23.1 Introducción. En la Subparte B RAC 14.101(b) y RAC14.101(c) se relacionan con la provisión de datos cartográficos de aeródromo. Los elementos de los datos cartográficos de aeródromo se recopilan y se suministran a los servicios de información aeronáutica para aeródromos designados por los Estados considerando las aplicaciones previstas. Dichas aplicaciones corresponden a una necesidad identificada y al uso operacional para los cuales la aplicación de los datos aportaría beneficios para la seguridad operacional o podría mitigar un problema de seguridad operacional. 23.2 Aplicaciones. 23.2.1 Los datos cartográficos de aeródromo incluyen información geográfica sobre el aeródromo que apoya las aplicaciones que mejoran la conciencia situacional del usuario o complementan la navegación de superficie, aumentando por lo tanto los márgenes de seguridad y la eficiencia operacional. Con la exactitud apropiada de los elementos de datos, estos conjuntos de datos sirven de apoyo en la toma de decisiones en colaboración, la conciencia situacional común y las aplicaciones de guía de aeródromos. El uso de



estos conjuntos de datos se destina a las siguientes aplicaciones de navegación aérea, entre otras:

a) conciencia sobre la posición y ruta a bordo, incluidos los mapas móviles que indican la posición de la aeronave, guía y navegación en superficie; b) conciencia sobre el tránsito, incluida la vigilancia y la detección y alerta de incursiones en la pista (como, respectivamente, en A-SMGCS, niveles 1 y 2); c) conciencia sobre la posición en tierra y la ruta, que incluye pantallas que indican la situación con posición de aeronaves y vehículos, ruta de rodaje y guía y navegación en superficie (como el A-SMGCS, niveles 3 y 4); d) facilitación de información aeronáutica relativa a aeródromos, incluidos los NOTAM; e) gestión de recursos e instalaciones de aeródromos; y f) producción de cartas aeronáuticas.

23.2.2 Los datos podrán utilizarse además en otras aplicaciones como instrucción/simuladores de vuelo y sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) y sistemas de visión combinados (CVS), a bordo o en tierra.

23.3 Determinación de los aeródromos que deben considerarse para la recopilación de elementos de datos cartográficos de aeródromo

23.3.1 Para determinar los aeródromos que pueden usar las aplicaciones que exigen la recopilación de elementos de datos cartográficos de aeródromo, pueden considerarse las siguientes características de aeródromo: - riesgos de seguridad operacional en el aeródromo; - condiciones de visibilidad; - disposición general del aeródromo; y - densidad del tránsito. El Manual de servicios de aeropuertos, Parte 8, Servicios operacionales de aeropuerto (Doc 9137) contiene orientación adicional relativa a datos cartográficos de aeródromo.- **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC 14 que se opongan a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento, serán aprobadas mediante autorización del suscrito y deben ser anexadas a las modificaciones de la Regulación por este acto aprobadas. **COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**

  
**CAPT. ROBERTO O'CONNOR**  
**SUB DIRECTOR TECNICO**  
DELEGADO MEDIANTE ACUERDO AHAC NO. 020-18  
PARA EMITIR EL PRESENTE ACTO

  
**ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA**  
**SECRETARIA ADMINISTRATIVA**


**RESOLUCION No. 038-18 “APROBACION PARA LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS ATS: “SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO”**

**AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL (AHAC).**- Comayagüela, Municipio del Distrito Central, veintitrés (23) de Noviembre de dos mil dieciocho (2018).

**VISTAS:** Las actuaciones contentivas en el expediente ahora registrado bajo el número 038-18 contraído a que se apruebe modificaciones a la **REGULACION DE AERONAUTICA CIVIL DE HONDURAS RAC ATS “SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO”** con el objeto de incorporar nuevas disposiciones dispuestas en la Enmienda 50A, 50B, 51 al Anexo 11 del Convenio de Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, la **AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL**, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil en la República de Honduras, siendo competente para emitir, aprobar, revisar, reformar o derogar las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC), conforme lo señala el artículo 18, numeral 2) literal a) de la Ley de Aeronáutica Civil, **CONSIDERANDO:** Que el artículo 4 del Reglamento de aplicación de la referida Ley, establece que la AHAC mediante resolución y con conocimiento de las personas naturales y jurídicas a quienes serán dirigidas, emitirá, revisará, derogará las Regulaciones Aeronáuticas Civiles (RAC); consta en autos, que se difundió a través de la página web de la AHAC durante un período de diez (10) días el texto del proyecto de la incorporación de nuevas disposiciones normativas derivadas de las Enmiendas 50A, 50B, 51 al Anexo 11 del Convenio de Aviación Civil Internacional, de la “Regulación Servicios de Tránsito Aéreo” -(RAC ATS). **CONSIDERANDO:** Que la modificación propuesta está referida a la necesidad de compatibilizar nuestras Regulaciones con los estándares internacionales prescritos por la Organización de Aviación Civil Internacional; particularmente con la incorporación de nuevas disposiciones derivadas a las Enmiendas 50A, 50B, 51 al Anexo 11 del Convenio de Aviación Civil Internacional. **CONSIDERANDO:** Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, ni sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de la RAC, entonces resulta necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica Civil de Honduras RAC ATS. **CONSIDERANDO:** Que, el texto de modificación de la RAC ATS “Servicios de Tránsito Aéreo” cuenta con la opinión favorable del Departamento de Asesoría Técnico Legal **POR TANTO:** Esta Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil en aplicación de los artículos 17, 18

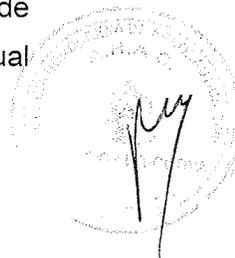


numeral 2 literal a), artículo 4 del Reglamento de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil

**RESUELVE: PRIMERO:** Aprobar la modificación parcial de la Regulación de Aeronáutica Civil RAC ATS "SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO" incorporando nuevas disposiciones normativas derivadas de las Enmiendas 50A, 50B, 51 al Anexo 11 del Convenio de Aviación Civil Internacional, a continuación descritas: **Modificar** el acápite de las definiciones incorporando las siguientes: **Calidad de los datos.** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución, integridad. (o nivel de aseguramiento equivalente), trazabilidad, puntualidad, completitud y formato. Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad. La clasificación se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como: (a) datos ordinarios: muy baja probabilidad de que, utilizando datos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; (b) datos esenciales: baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y (c) datos críticos: alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe. **Exactitud de los datos.** Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real. Navegación basada en el performance (PBN). Requisitos para la navegación de aérea basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado. Organización de Instrucción Reconocida (ATO). Organización dotada de personal, equipada y operada en condiciones adecuadas para impartir instrucción teórica o práctica o ambas, destinada a la tripulación de vuelo, el personal de mantenimiento de aeronaves, los despachadores de vuelo o los controladores de tránsito aéreo, para programas específicos de aviación reconocidos por la AHAC. **Zona peligrosa.** Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves. **Zona prohibida.** Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS .010 efectividad la que deberá leerse así: **RAC ATS.010 Efectividad.** Esta RAC ATS será de aplicación obligatoria de forma inmediata a partir de su publicación. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS 015 incorporando los siguientes textos: RAC ATS 015 Factores Distractores (Ver CCA ATS



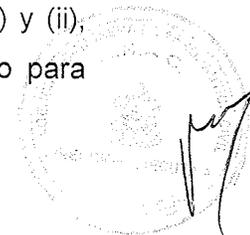
015);"... Cuando el límite inferior de un área de control esté por encima de 3000 pies sobre el nivel medio del mar, debe coincidir con un nivel de crucero VFR de la tabla establecida en el Apéndice 6. El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe determinar y notificar los datos aeronáuticos relativos a los servicios de tránsito aéreo conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos. (a) Durante la transmisión y/o almacenamiento de conjuntos de datos aeronáuticos y de datos digitales, se utilizarán técnicas de detección de errores de datos digitales. Particularmente importante son los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados cuya notificación requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) tal como se especifica en la Subparte F de la RAC-AIS "Servicios de Información Aeronáutica". El personal de los servicios de tránsito aéreo debe cumplir los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, cuando envíe información/datos brutos a los servicios de información aeronáutica. (a) Responsabilidad de los servicios de tránsito aéreo en el suministro de información. El personal de los servicios de tránsito aéreo responsable de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica debe tener en cuenta los requisitos de exactitud e integridad requeridos para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos. **Modificar** la disposición regulatoria ATS 125 incorporando o adicionando el siguiente texto: El proveedor de servicios ATS debe determinar y promulgar las altitudes mínimas de vuelo respecto cada ruta y área de Control ATS sobre el territorio Hondureño, la cual será aprobado por la AHAC. Las altitudes mínimas de vuelo determinadas deben proporcionar, como mínimo, un margen de franqueamiento por encima del obstáculo determinante situado dentro del área de que se trate. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS 170 Arreglos para casos de contingencia incorporando el siguiente texto: RAC ATS 170 Arreglos para casos de contingencia (a) Desarrollo de planes de contingencia. (a) Procedimientos de contingencias ATS El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe elaborar e implementar procedimientos de contingencias de los servicios de tránsito aéreo (ATC) que como mínimo incluyan, problemas con las comunicaciones de radio y separación de emergencias. (Ver CCA ATS.170). El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe contar con servicios de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos de conformidad en el apéndice 7. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS 200 la cual deberá leerse así: (a) El proveedor de los Servicios de Tránsito Aéreo debe de elaborar e implementar un programa de entrenamiento el cual



debe de ser aprobado por la AHAC y que como mínimo deba contener la capacitación inicial, avanzada, especializada, IPPT/OJT, recurrente, y llevar el registro de la instrucción y con la estructura establecida en CCA ATS 200. (b) El proveedor de servicios ATS debe exigir a su personal que complete de manera satisfactoria el IPPT/OJT antes de que se le asignen tareas y responsabilidades en el control de tránsito aéreo. (c) El proveedor ATS debe de brindar entrenamiento complementario a los controladores de tránsito aéreo para garantizar que sean competentes en el uso de equipo, procedimientos y sistemas de comunicaciones nuevos o actualizados. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS 201 aceptación o certificación (ATO) la cual deberá leerse así: RAC ATS 201 Aceptación o Certificación (ATO). (Ver CCA ATS 201) (a) La instrucción reconocida basada en la competencia para los controladores de tránsito aéreo debe ser impartida por una organización de instrucción reconocida (ATO), la cual debe estar certificada o aceptada por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS 215 la cual deberá leerse así: RAC ATS 215 Portación de licencia de controlador de tránsito aéreo y certificado médico. El proveedor de los servicios de tránsito aéreo debe de cerciorarse que los controladores de tránsito aéreo, durante la prestación de los servicios de Control de Tránsito Aéreo, porten consigo en un lugar visible su respectiva licencia y certificado médico clase III vigentes. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS 256 capacidad del sistema y plantillas ATS la cual deberá leerse así: RAC ATS 256 Capacidad del sistema y plantilla ATS (Ver CCA ATS.256) (a) El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe calcular la capacidad del sistema ATS. (b) El proveedor ATS debe calcular y mantener la plantilla del personal necesario, mediante el cual se garantice el suministro de un sistema ATS adecuado. **Modificar** la disposición regulatoria RAC ATS la que deberá leerse así: (a) Aeronaves en situaciones de emergencia. En el caso de que una aeronave se enfrente con una situación de emergencia mientras se encuentre bajo el control de una dependencia de control de tránsito aéreo, cualquiera de esas dependencias que sea la responsable del control, debe notificar inmediatamente el hecho a la AHAC y al Subcentro coordinador de búsqueda y salvamento. (b)Notificación de los servicios de tránsito aéreo a los sub centros coordinadores de salvamento. Con excepción de lo establecido en la RAC-ATS.025 inciso 1 y sin perjuicio de cualesquiera otras circunstancias que aconsejen tal medida, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben notificar inmediatamente a la AHAC y al subcentro coordinador de salvamento, cuando una aeronave se encuentra en estado de emergencia. La notificación proporcionada por las dependencias ATS debe contener la información conforme se detalla a continuación: (1) Fase de incertidumbre: (2)



Fase de alerta. (3) Fase de peligro: (c) Notificación al Subcentro coordinador de salvamento (RSC) en caso de fase de peligro. Si una aeronave está en la fase de peligro, el proveedor de servicios ATS debe notificar inmediatamente a la AHAC y al Subcentro coordinador de salvamento, de acuerdo con la RAC ATS.310 inciso (a). Toda la información que el proveedor ATS haya notificado a la AHAC y al subcentro coordinador de salvamento se comunicara igualmente sin demora al operador aéreo, siempre que esto sea posible. (1) Exigencia de provisión de dispositivos de registro (1) Uso de comunicaciones orales directas o por enlace de datos. (Ver CCA ATS.325 inciso (1)) (i) Comunicaciones con entes oficiales del Estado en operaciones de interceptación (Ver CCA ATS.325 (iii) ) Las instalaciones de comunicación necesarias con las que deben contar los proveedores de servicios de tránsito aéreo de acuerdo con la RAC ATS.325 deben estar en condiciones de proporcionar comunicaciones rápidas y confiables entre la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de que se trate y los entes oficiales del Estado a cargo del control de las operaciones de interceptación dentro de la zona de responsabilidad de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo. (i) Periodos máximos para las comunicaciones. En todos los casos no previstos en la RAC ATS.325 numeral (3) parte (i), las instalaciones de comunicaciones del proveedor ATS deben poder proporcionar: (ii) Comunicaciones visuales o auditivas como complemento. Las instalaciones de comunicaciones del proveedor de servicios de tránsito aéreo necesarias de acuerdo con la RAC ATS.325 inciso (b) numeral (1) y (2) deben complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, como la televisión en circuito cerrado o sistemas de tratamiento separado de información. (iii) Establecimiento de comunicación "en conferencia" Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en la RAC ATS.325 inciso (b) numeral (2) parte (ii), (A), (B) y (C), deben estar en condiciones de establecer comunicación oral directa adaptada para comunicación "en conferencia". (iv) Período para el establecimiento de comunicaciones en conferencia. Las instalaciones de comunicación estipuladas en la RAC ATS.325 inciso (b) numeral (2) parte (ii), (D), deben poder establecer comunicación oral directa adaptada para comunicación "en conferencia", de modo que las comunicaciones puedan establecerse normalmente en 15 segundos. (v) Establecimiento de registro automático obligatorio. Todas las instalaciones de comunicaciones orales directas o por enlace de datos entre distintas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, así como entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y otras dependencias que se describen en RAC ATS.325 inciso (b) numeral (2) partes (i) y (ii), deben contar con registro automático. (vi) Establecimiento de registro obligatorio para



comunicaciones directas o por enlaces de datos. Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en RAC ATS.325 inciso (b), numeral (3), partes (iii) y (iv), deben ser conservados por el proveedor de servicios de tránsito aéreo por un período mínimo de 30 días. (i) Tiempo de respuesta. El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe prever la posibilidad, de poder establecer las comunicaciones normalmente en un plazo de 15 segundos en las instalaciones de comunicaciones citadas en la RAC ATS325 inciso (c), numeral (1), parte (iii). (1). Comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos. Las instalaciones de comunicaciones de proveedores de servicios de tránsito aéreo citadas en la RAC ATS.325 inciso (c), numerales (2) y (3) deben poder proporcionar comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, con registro automático que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia del control utilizando datos radar o ADS-B o ADS-C, y normalmente en 15 segundos para otros fines. **Modificar** la disposición normativa RAC ATS.336 procedimientos para la iniciación de comunicaciones de enlace de datos la que deberá leerse así: El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe asegurarse que se proporcione a los centros de información de vuelo y a los centros de control de área, información meteorológica, de acuerdo con lo descrito en la RAC 145 y 150 Apéndice 5, inciso 1.2, Lista de información para el centro de información de vuelo y centro de control de área, "Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional", dando especial importancia al acaecimiento o acaecimiento probable del empeoramiento de un elemento meteorológico tan pronto como pueda determinarse. Dichos informes y pronósticos se deben referir a la región de información de vuelo o al área de control y a, todas las demás áreas que puedan determinarse en base a los acuerdos regionales de navegación aérea. (i) Proporcionar suficientes posibilidades de ampliación para satisfacer cualquier requisito futuro sin necesidad de cambios fundamentales. (1) Identificación de rutas ATS. (1) Designadores básicos de rutas ATS. Los designadores básicos de rutas ATS deben ser asignados de conformidad con los principios de la RAC- ATS AP1 inciso 1) i). (i) Notificación a las oficinas regionales de OACI. Las necesidades de la AHAC en cuanto a designadores, se deben notificar a las oficinas regionales de la OACI, para fines de coordinación.- **SEGUNDO:** Dejar sin efecto los anteriores textos de la RAC ATS que se opongan a la presente resolución. **TERCERO:** Para disposición de los usuarios, la Sección de Biblioteca Técnica queda facultada para realizar las modificaciones de forma del presente documento sin alterar las disposiciones de fondo contenidas en el mismo. **CUARTO:** Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA), aplicables a la presente Regulación, serán aprobadas

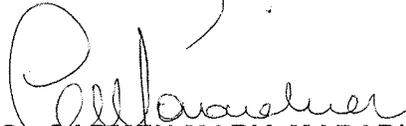


mediante autorización del suscrito y deben ser anexadas a la Regulación por este acto aprobada **COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.**



**CAPT. ROBERTO O'CONNOR**  
**SUB DIRECTOR TECNICO**

DELEGADO MEDIANTE ACUERDO AHAC NO. 020-18  
PARA EMITIR EL PRESENTE ACTO



**ABOG. CARMEN MARIA MARADIAGA L.**  
**SECRETARIA ADMINISTRATIVA**

