



**-DIRECCIÓN GENERAL DE
AERONÁUTICA CIVIL
GUATEMALA, C.A.**

**VIGENCIA:
01/02/2018**

**CÓDIGO:
AGA-NP-001-2018**

**EDICIÓN:
31/01/2018**

**PÁGINA:
1 de 294**

**ALCANCE:
Gerencia Vigilancia de Seguridad Operacional
Biblioteca técnica**

TITULO:

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS

**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GUATEMALA, C.A.**

INDICE

INDICE	2
1 Resolución	5
2 Lista de distribución del manual	6
3 Lista de páginas efectivas.....	7
4 Registro de revisiones.....	10
5 Preámbulo.....	11
6 Sistema de edición y enmiendas.....	11
7 Acronimos.....	12
8 Prólogo.....	13
8.1 Propósito.....	13
Distribución	13
9 Introducción	14
9.1 Objetivos	14
9.2 Responsabilidad	14
9.3 Procedimientos para las actualizaciones.....	14
9.4 Significado de las palabras.....	14
Certificación y vigilancia	15
10.1 Generalidades.....	15
10.2 Competencias y alcances de AGA	15
10.3 Organigrama GVSO.....	16
10.4 Responsabilidades principales de AGA.....	17
10.5 Deberes y responsabilidades del ia	19
11 Certificación bajo RAC 139 y 111	21
11.1 Proceso de certificación del operador (PCO)	21
11.2 Explicación del PCO RAC 139 y 111.....	22
12 Interpretación y orientación sobre algunas secciones del RAC 139 y 111	41
12.1 General.....	41
12.2 Abreviaciones y definiciones RAC 139.005, RAC 111.2	41
12.3 Limitaciones y condiciones del certificado de aeródromo RAC 139.105	41
12.4 Requerimientos sobre el MOA. (Sub parte c RAC 139).....	42
12.5 Enmienda al MOA, RAC 139.207	42
12.6 Personal 139.303.....	43
12.7 Áreas pavimentadas 139.305	43
12.8 Áreas sin pavimentar 139.307	44
12.9 Franjas de pista 139.309	44
12.10 Ayudas visuales.....	45
12.11 Salvamento y extinción de incendios: determinación del índice 139.315.....	46
12.12 Salvamento y extinción de incendios. Requisitos operacionales 139.319.....	47
12.13 Equipo necesario para desempeñar sus funciones (personal SEI)	48
12.14 Manejo y almacenamiento de materiales peligrosos y sustancias 139.321	52
12.15 Indicadores de dirección del viento	53
12.16 Plan de emergencias aeroportuarias.....	53
12.17 Programa de inspección interna 139.327.....	55
12.18 Vehículos en tierra 139.329.....	55
12.19 Obstáculos 139.331.....	57
12.20 Protección del NAVAIDS 139.333.....	58
12.21 Protección pública 139.335	58
12.22 Manejo de peligros causados por animales silvestres 139.337.....	58
12.23 Identificación, señalización de áreas de construcción. 139.341 (a).....	59
12.24 Informe de la condición del aeródromo 139.339	60
13 Vigilancia de la seguridad operacional del aeródromo	61
13.1 Objetivo.....	61
13.2 Políticas generales.....	61
13.3 Alcance de las actividades de vigilancia.....	62

13.4	Preparación del programa de vigilancia (auditorías)	67
14	Capacitación y credenciales del inspector	75
14.1	Propósito	75
14.2	Antecedentes	75
14.3	Política	75
14.4	Autoridad de aprobación	75
14.5	Criterios de elegibilidad	75
14.6	Capacitación del inspector	75
14.7	Autorización temporal del inspector	76
14.8	Priorización de capacitaciones	76
15	Responsabilidades y procedimientos para la investigación de accidentes	77
15.1	Propósito	77
15.2	Antecedentes	77
15.3	Participación de IA en la investigación	77
15.4	Responsabilidad de AGA	77
15.5	Directrices para la investigación de accidentes e incidentes	78
15.6	Evaluar para definir el nivel de cumplimiento del RAC 139 al momento del accidente	79
15.7	Recomendaciones para la prevención	79
16	Participación en actividades relacionadas con la seguridad	80
16.1	Propósito	80
16.2	Conferencias de diseño o construcción previa	80
16.3	Inspección final del proyecto terminado	80
17	Formatos empleados en el proceso de certificación y en la vigilancia	81
18	Formatos generales	83
18.1	Formula dgac-aga-1005- certificado de operación de aeródromos	83
18.2	Formula DGAC-AGA-1005-A	84
	CONDICIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN DEL AERÓDROMO	84
18.3	Formula DGAC-AGA-1010	85
18.4	Formula aga-form-067	86
18.5	Formato dgac-aga-1020 programa de eventos	88
18.6	Formato dgac-aga-1030 protocolo de certificación de aeródromos	90
19	Listas de verificación de certificación	98
19.1	AGA-FORM-001 lista de verificación para la revisión del MOA parte 1-5	98
19.2	AGA-FORM-002 plan de emergencia del aeródromo PEA	110
19.3	AGA-FORM-003 verificación manual de SEI	114
19.4	AGA-FORM-004 plan de traslado de aeronaves inutilizadas	117
19.5	AGA-FORM-005 revisión de requisitos del personal clave	119
19.6	AGA-FORM-006 verificación de manual de SMS	121
19.7	AGA-FORM-007 verificación de la notificación e informes de condición del aeródromo ..	126
19.8	AGA-FORM-008 revisión de la reducción de fauna	130
19.9	AGA-FORM-009 revisión de la protección pública	133
19.10	AGA-FORM-010 revisión del programa de mantenimiento	135
19.11	AGA-FORM-011 revisión de documentos adicionales al proceso	137
19.12	Verificación de estudios aeronáuticos	139
19.13	AGA FORM-013 revisión de estudios ambientales	141
19.14	AGA-FORM-014 revisión del programa de capacitación	143
19.15	AGA-FORM-015 documento de aprobación de manuales	145
19.16	aga-form-016 verificación de acuerdos de entendimiento	146
19.17	aga-form-017 verificación de herramienta y equipo de precisión	148
19.18	aga-form-018 evaluación de curso de capacitación	150
19.19	aga-form-019 biblioteca técnica	151
19.20	aga-form-020 evaluación del simulacro para el plan de traslado de movimiento de aeronaves inutilizadas	153
20	listas de verificación de vigilancia	155
20.1	aga-form-021 inspección de vehículos	155

20.2	aga-form-022	verificación de inspecciones	157
20.3	aga-form-023	verificación de auditorías e inspecciones de seguridad operacional	162
20.4	aga-form-024	verificación de procedimientos específicos para operaciones de aeronaves superiores	164
20.5	aga-form-025	verificación control de obstáculos	165
20.6	aga-form-026	verificación de dirección de plataforma	166
20.7	aga-form-027	verificación de protección pública y protección a las radios ayudas para la navegación aérea	168
20.8	aga-form-028	verificación de reducción de fauna	170
20.9	aga-form-029	verificación de servicios de aeronaves en tierra	172
20.10	aga-form-030	vigilancia delegación de aprobación de alturas	173
20.11	aga-form-050	verificación proceso de inspección	175
20.12	aga-form-051	verificación marcas horizontales	179
20.13	aga-form-052	verificación sistema de iluminación de aeródromos	194
20.14	aga-form-053	revisión de señales verticales de aeródromo	205
20.15	aga-form-054	auditoria de sei	211
20.16	aga-form-055	verificación ESPECÍFICA	229
20.17	aga-form-056	inspección de facilidades de almacenamiento de combustible	231
20.18	aga-form-057	verificación de la operación, manipulación y almacenaje de materiales peligrosos	233
20.19	aga-form-058	inspección de vehículos de abastecimiento de combustible	235
20.20	aga-form-059	inspección de safety y security durante obras de construcción y/o mantenimiento de aeródromos	237
20.21	aga-form-060	lista de verificación para la inspección de ejecución de obras de construcción	239
20.22	aga-form-061	lista de verificación para la revisión de franjas de pista	241
20.23	aga-form-062	verificación tiempo de respuesta sei	243
20.24	aga-form-063	inspección al pea	244
20.25	aga-form-064	inspección administrativa al aeródromo	247
21	Listas de verificación de RAC 111	250	
21.1	aga-form-080	Retro empuje de aeronave	250
21.2	AGA-FORM-081	Descarga y carga de agua en aeronave	252
21.3	AGA-FORM-082	limpieza de interior de las aeronaves	254
21.4	AGA-FORM-083	embarque de equipaje	255
21.5	AGA-FORM-084	desembarque y acarreo de equipaje	257
21.6	AGA-FORM-085	carga y correo	259
21.7	AGA-FORM-086	señaleros	261
21.8	AGA-FORM-087	suministro eléctrico y aire acondicionado	263
21.9	AGA-FORM-088	suministro de comida	265
21.10	AGA-FORM-089	administrativa	267
21.11	AGA-FORM-090	suministro de combustible	269
21.12	AGA-FORM-91	Operador de Base Fija (FBO)	273
21.13	aga-form-065	275
21.14	aga-form-066	Matriz de control de capacitación	277
21.15	AGA-FORM-068	rEGISTRO DE AUDITORIA/VERIFICACIÓN	278
21.16	AGA-FORM-069	Verificación de enmiendas	279
22	programa de capacitación del inspector de aeródromos	280	
22.1	cursos básicos	280	
22.2	cursos especializados	286	
23	formato de informe de resultados de auditoría	291	
24	aprobación	292	

1 RESOLUCIÓN



RES-DS-147-2018

EL DIRECTOR GENERAL DE LA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CONSIDERANDO

Que la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales; asimismo, está facultada para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la Ley y sus Reglamentos.

CONSIDERANDO

Que con la necesidad de describir los procedimientos para el desarrollo de los programas de certificación, llevando a cabo inspecciones y auditorías de vigilancia de seguridad operacional de aeródromos. Por parte de esta Dirección General se reedita el "MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS", el cual se elaboró en el mes de enero del 2018.

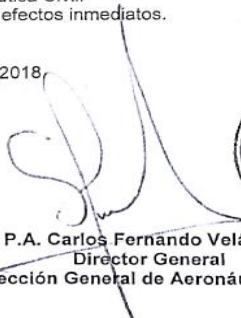
POR TANTO

La Dirección General de Aeronáutica Civil; con fundamento en los Considerandos, Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo Numero 384-2001 del Presidente de la República.

RESUELVE:

- I) **APROBAR** la reedición del Manual De Procedimientos Del Inspector De Aeródromos De La Dirección General de Aeronáutica Civil.
- II) La presente resolución tiene efectos inmediatos.
- III) Notifíquese.

Guatemala 01 de febrero del 2018.



Capitán P.A. Carlos Fernando Velásquez Monge
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil

2 LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL MANUAL

1. El manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos es distribuido a las siguientes unidades:

Dependencia	Puesto	Fecha
Unidad de Planificación	Asesor de Planificación	
Biblioteca Técnica DGAC	Encargado Biblioteca Técnica DGAC	

Este ejemplar del Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos, es propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la República de Guatemala, y ha sido consignado para las personas que ocupan las posiciones antes indicadas, y no puede ser copiado, reproducido, prestado o desechado, ni utilizado para propósito distinto para el cual fue específicamente creado, sin el consentimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Este Manual debe mantenerse en lugar accesible para rápida consulta y debe promoverse su divulgación verbal y escrita entre el personal subordinado.

3 LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Capítulo y/o Parte	Página No.	Revisión	Fecha
Carátula	1	01	05/01/18
Índice	2	01	05/01/18
Índice	3	01	05/01/18
Índice	4	01	05/01/18
1	5	01	05/01/18
2	6	01	05/01/18
3	7	01	05/01/18
3	8	01	05/01/18
3	9	01	05/01/18
4	10	01	05/01/18
5-6	11	01	05/01/18
7	12	01	05/01/18
8	13	01	05/01/18
9	14	01	05/01/18
10	15	01	05/01/18
10	16	01	05/01/18
10	17	01	05/01/18
10	18	01	05/01/18
10	19	01	05/01/18
10	20	01	05/01/18
11	21	01	05/01/18
11	22	01	05/01/18
11	23	01	05/01/18
11	24	01	05/01/18
11	25	01	05/01/18
11	26	01	05/01/18
11	27	01	05/01/18
11	28	01	05/01/18
11	29	01	05/01/18
11	30	01	05/01/18
11	31	01	05/01/18
11	32	01	05/01/18
11	33	01	05/01/18
11	34	01	05/01/18
11	35	01	05/01/18
11	36	01	05/01/18
11	37	01	05/01/18
11	38	01	05/01/18
11	39	01	05/01/18
11	40	01	05/01/18
12	41	01	05/01/18
12	42	01	05/01/18
12	43	01	05/01/18
12	44	01	05/01/18
12	45	01	05/01/18
12	46	01	05/01/18
12	47	01	05/01/18
12	48	01	05/01/18

Capítulo y/o parte	Página No.	Revisión	Fecha
12	49	01	05/01/18
12	50	01	05/01/18
12	51	01	05/01/18
12	52	01	05/01/18
12	53	01	05/01/18
12	54	01	05/01/18
12	55	01	05/01/18
12	56	01	05/01/18
12	57	01	05/01/18
12	58	01	05/01/18
12	59	01	05/01/18
13	60	01	05/01/18
13	61	01	05/01/18
13	62	01	05/01/18
13	63	01	05/01/18
13	64	01	05/01/18
13	65	01	05/01/18
13	66	01	05/01/18
13	67	01	05/01/18
13	68	01	05/01/18
13	69	01	05/01/18
13	70	01	05/01/18
13	71	01	05/01/18
13	72	01	05/01/18
13	73	01	05/01/18
13	74	01	05/01/18
14	75	01	05/01/18
14	76	01	05/01/18
15	77	01	05/01/18
15	78	01	05/01/18
15	79	01	05/01/18
16	80	01	05/01/18
17	81	01	05/01/18
17	82	01	05/01/18
18	83	01	05/01/18
18	84	01	05/01/18
18	85	01	05/01/18
18	86	01	05/01/18
18	87	01	05/01/18
18	88	01	05/01/18
18	89	01	05/01/18
18	90	01	05/01/18
18	91	01	05/01/18
18	92	01	05/01/18
18	93	01	05/01/18
18	94	01	05/01/18
18	95	01	05/01/18
18	96	01	05/01/18

Capítulo y/o Parte	Página No.	Revisión	Fecha
18	97	01	31/01/18
19	98	01	31/01/18
19	99	01	31/01/18
19	100	01	31/01/18
19	101	01	31/01/18
19	102	01	31/01/18
19	103	01	31/01/18
19	104	01	31/01/18
19	105	01	31/01/18
19	106	01	31/01/18
19	107	01	31/01/18
19	108	01	31/01/18
19.	109	01	31/01/18
19.	110	01	31/01/18
19.	111	01	31/01/18
19.	112	01	31/01/18
19.	113	01	31/01/18
19.	114	01	31/01/18
19.	115	01	31/01/18
19.	116	01	31/01/18
19.	117	01	31/01/18
19.	118	01	31/01/18
19.	119	01	31/01/18
19.	120	01	31/01/18
19.	121	01	31/01/18
19.	122	01	31/01/18
19.	123	01	31/01/18
19.	124	01	31/01/18
19.	125	01	31/01/18
19.	126	01	31/01/18
19.	127	01	31/01/18
19.	128	01	31/01/18
19.	129	01	31/01/18
19.	130	01	31/01/18
19.	131	01	31/01/18
19.	132	01	31/01/18
19.	133	01	31/01/18
19.	134	01	31/01/18
19.	135	01	31/01/18
19.	136	01	31/01/18
19.	137	01	31/01/18
19.	138	01	31/01/18
19.	139	01	31/01/18
19.	140	01	31/01/18
19.	141	01	31/01/18
19	142	01	31/01/18
19	143	01	31/01/18
19.	144	01	31/01/18
19.	145	01	31/01/18
19.	146	01	31/01/18

Capítulo y/o parte	Página No.	Revisión	Fecha
19.	147	01	31/01/18
19.	148	01	31/01/18
19.	149	01	31/01/18
19.	150	01	31/01/18
19.	151	01	31/01/18
19.	152	01	31/01/18
19.	153	01	31/01/18
19.	154	01	31/01/18
20.	155	01	31/01/18
20.	156	01	31/01/18
20.	157	01	31/01/18
20.	158	01	31/01/18
20.	159	01	31/01/18
20.	160	01	31/01/18
20.	161	01	31/01/18
20.	162	01	31/01/18
20.	163	01	31/01/18
20.	164	01	31/01/18
20.	165	01	31/01/18
20.	166	01	31/01/18
20.	167	01	31/01/18
20.	168	01	31/01/18
20.	169	01	31/01/18
20.	170	01	31/01/18
20.	171	01	31/01/18
20.	172	01	31/01/18
20.	173	01	31/01/18
20.	174	01	31/01/18
20.	175	01	31/01/18
20.	176	01	31/01/18
20.	177	01	31/01/18
20.	178	01	31/01/18
20.	179	01	31/01/18
20.	180	01	31/01/18
20.	181	01	31/01/18
20.	182	01	31/01/18
20.	183	01	31/01/18
20.	184	01	31/01/18
20.	185	01	31/01/18
20.	186	01	31/01/18
20.	187	01	31/01/18
20.	188	01	31/01/18
20.	189	01	31/01/18
20.	190	01	31/01/18
20.	191	01	31/01/18
20.	192	01	31/01/18
20.	193	01	31/01/18
20.	194	01	31/01/18
20.	195	01	31/01/18
20.	196	01	31/01/18

Capítulo y/o Parte	Página No.	Revisión	Fecha	Capítulo y/o parte	Página No.	Revisión	Fecha
20.	197	01	31/01/18	20.	247	01	31/01/18
20.	198	01	31/01/18	20.	248	01	31/01/18
20.	199	01	31/01/18	20.	249	01	31/01/18
20.	200	01	31/01/18	21.	250	01	31/01/18
20.	201	01	31/01/18	21.	251	01	31/01/18
20.	202	01	31/01/18	21.	252	01	31/01/18
20.	203	01	31/01/18	21.	253	01	31/01/18
20.	204	01	31/01/18	21.	254	01	31/01/18
20.	205	01	31/01/18	21.	255	01	31/01/18
20.	206	01	31/01/18	21.	256	01	31/01/18
20.	207	01	31/01/18	21.	257	01	31/01/18
20.	208	01	31/01/18	21.	258	01	31/01/18
20.	209	01	31/01/18	21.	259	01	31/01/18
20.	210	01	31/01/18	21.	260	01	31/01/18
20.	211	01	31/01/18	21.	261	01	31/01/18
20.	212	01	31/01/18	21.	262	01	31/01/18
20.	213	01	31/01/18	21.	263	01	31/01/18
20.	214	01	31/01/18	21.	264	01	31/01/18
20.	215	01	31/01/18	21.	265	01	31/01/18
20.	216	01	31/01/18	21.	266	01	31/01/18
20.	217	01	31/01/18	21.	267	01	31/01/18
20.	218	01	31/01/18	21.	268	01	31/01/18
20.	219	01	31/01/18	21.	269	01	31/01/18
20.	220	01	31/01/18	21.	270	01	31/01/18
20.	221	01	31/01/18	21.	271	01	31/01/18
20.	222	01	31/01/18	21.	272	01	31/01/18
20.	223	01	31/01/18	21.	273	01	31/01/18
20.	224	01	31/01/18	21.	274	01	31/01/18
20.	225	01	31/01/18	21.	275	01	31/01/18
20.	226	01	31/01/18	21.	276	01	31/01/18
20.	227	01	31/01/18	21.	277	01	31/01/18
20.	228	01	31/01/18	21.	278	01	31/01/18
20.	229	01	31/01/18	21.	279	01	31/01/18
20.	230	01	31/01/18	22.	280	01	31/01/18
20.	231	01	31/01/18	22.	281	01	31/01/18
20.	232	01	31/01/18	22.	282	01	31/01/18
20.	233	01	31/01/18	22.	283	01	31/01/18
20.	234	01	31/01/18	22.	284	01	31/01/18
20.	235	01	31/01/18	22.	285	01	31/01/18
20.	236	01	31/01/18	22.	286	01	31/01/18
20.	237	01	31/01/18	22.	287	01	31/01/18
20.	238	01	31/01/18	22.	288	01	31/01/18
20.	239	01	31/01/18	22.	289	01	31/01/18
20.	240	01	31/01/18	22.	290	01	31/01/18
20.	241	01	31/01/18	23.	291	01	31/01/18
20.	242	01	31/01/18	24.	292	01	31/01/18
20.	243	01	31/01/18	24.	293	01	31/01/18
20.	244	01	31/01/18				
20.	245	01	31/01/18				
20.	246	01	31/01/18				

5 PREÁMBULO

Esta reedición, substituye completamente al manual elaborado en 2017, se nombra como Manual de Procedimientos de del Inspector de Aeródromos (MPIA).

El capítulo 9 está dedicado a la Introducción, Propósito, Responsabilidad, Objetivos Procedimientos para las Actualizaciones y Definiciones. El capítulo 10 está dedicado a la Certificación y Vigilancia de Aeródromos, Generalidades, Competencias y Alcances de AGA y Deberes y Responsabilidades del Inspector AGA. El Capítulo 11 está dedicado a la Certificación de Aeródromos bajo la RAC-139, Generalidades, Proceso de Certificación de Aeródromos y luego pasa a describir las 5 Fases del Proceso de Certificación. El Capítulo 12 está dedicado a la Interpretación y Orientación sobre algunas secciones de la RAC-139. El Capítulo 13 establece la Vigilancia de la Seguridad Operacional del Aeródromo, Objetivo, Políticas Generales, Alcance de las Auditorías Inspecciones de Calidad, Preparación e Implementación del Programa de Vigilancia. El Capítulo 14, está dedicado a Capacitación y Credenciales del Inspector. El Capítulo 15 se refiere a las responsabilidades y procedimientos para la investigación de accidentes en el Aeródromo. El Capítulo 16 trata sobre la Participación en Actividades Relacionadas con la Seguridad, y finalmente el Capítulo 17 contempla lo relacionado las Formas utilizadas en los Procesos de Certificación y Vigilancia de Aeródromos.

Todas las Partes están divididas en Secciones y estas a su vez se dividen en incisos y párrafos. Al inicio de cada Sección se especifica el Capítulo a que pertenece, e inmediatamente después, en el desarrollo de la Sección, si se requiere de más divisiones como lo son el inciso y párrafo, omitiéndose la Parte y el Capítulo en estas divisiones, a manera de hacerlos de fácil manejo.

En este manual se incluye el proceso de certificación de los operadores bajo la RAC 111, además de las listas de verificación para vigilancia a estos operadores, además se actualizan algunas listas de chequeo utilizadas durante el proceso de certificación de un aeródromo y se hace un ordenamiento en la codificación de las mismas para diferenciar las utilizables en un proceso de certificación y en la vigilancia de un aeródromo.

Cualquier persona puede y debe solicitar una mejora al manual, las solicitudes se tramitaran y de ser necesario se enmendara el documento.

6 SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDAS

Las enmiendas al presente manual serán indicadas mediante una barra vertical en el margen izquierdo, enfrente del renglón, sección o figura que este siendo afectará por el mismo.

La edición será el reemplazo del documento completo por otro. Éstas se deben de anotar en el registro de ediciones y revisión indicando el número correspondiente, fecha de efectividad y la fecha de inserción.

7 ACRONIMOS

1. Los acrónimos empleados en este manual o en otros manuales de la Dirección General de Aeronáutica Civil relacionados con la aviación civil tienen el significado siguiente:

AGA	Aeródromos y Ayudas Visuales Terrestres	MPIA	Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos
AIC	Circular de Información Aeronáutica	NOTAM	Noticias a los aviadores
AIM	Gestión de Información Aeronáutica	OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
AIP	Publicación de Información Aeronáutica	OJT	Entrenamiento en el Trabajo
AIS	Servicios de Información Aeronáutica	PAC	Plan Anual de Capacitación
AVSEC	Seguridad de la Aviación	PANS-AGA	Procedimientos de Servicios de Navegación Aérea – Aeródromos y Ayudas Visuales Terrestres
CPC	Coordinador del Proceso de Certificación	PAV	Plan Anual de Vigilancia
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil	RAC	Regulación de Aviación Civil
ECVA	Equipo de Certificación y Vigilancia de Aeródromos	RST	Equipo de Seguridad Operacional en Pista
EFOD	Llenado electrónico de diferencias	SLO	Superficies Limitadoras de Obstáculos
GEN	Generalidades	SMS	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
IFR	Reglas de Vuelo por Instrumentos	UNSA	Unidad de Normas y Seguridad Aeronáutica
IA	Inspector de Aeródromos		
MOA	Manual de Operaciones de Aeródromo	VFR	Reglas de Vuelo Visual

8 PRÓLOGO

8.1 PROPÓSITO

Este manual constituye una directriz de la Dirección General de Aeronáutica Civil y ha sido diseñado para ofrecer al Inspector de Aeródromos, en lo sucesivo denominado "IA", las políticas y procedimientos para el desarrollo de los programas de certificación, para llevar a cabo las Inspecciones y Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional de Aeródromos y proveer orientación para el desarrollo de actividades de cumplimiento y seguimiento de la Ley, exigidas por el RAC 139 Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos.

8.2 DISTRIBUCIÓN

Este manual será entregado a cada Inspector de Aeródromos, para que lo utilice como guía y consulta en el desarrollo estandarizado de sus funciones. Los inspectores serán los responsables en mantenerlo en las mejores condiciones y sobre todo actualizado. El Inspector no podrá unilateralmente hacer cambios en el presente Manual, pero sí proponer cambios y mejoras para que sean incluidas en las próximas revisiones conforme lo establece en el capítulo 9 numeral 9.3.

9 INTRODUCCIÓN

9.1 OBJETIVOS

- a. Proveer una guía y orientación para que el inspector de aeródromos pueda desarrollar e implementar los programas de certificación y vigilancia de aeródromos y operadores de servicios de naturaleza técnica aeronáutica.
- b. Promover la normalización entre los Inspectores de Aeródromos en cuanto a la aplicación de procedimientos y prácticas del programa.

Esta Directriz está diseñada para ofrecer al personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) las orientaciones sobre políticas y procedimientos habituales para el manejo del Programa de Certificación y Vigilancia de Aeródromos y operadores de naturaleza técnica aeronáutica. Incluye los procedimientos para la ejecución de auditorías e inspecciones de calidad que forman parte del Programa de Vigilancia y procedimientos para las actividades de cumplimiento y seguimiento de la Ley.

La gran cantidad de actividades y de operaciones aeroportuarias y sus circunstancias hace que no resulte práctico el recomendar una acción detallada que sea apropiada para cada acción que se enfrenta. Esta Directriz constituye una orientación sobre políticas que, cuando el Inspector de Aeródromos las aplica adecuadamente, le ayudan a garantizar un programa uniforme y consistente. Es imprescindible que cada Inspector de Aeródromo esté muy familiarizado con las disposiciones y con el material al que se hace referencia en esta Directriz, según sea relevante para una ejecución apropiada de los programas de Certificación y Vigilancia.

9.2 RESPONSABILIDAD

La publicación, cambios, o cancelación del material incluido en esta directriz es responsabilidad de Dirección General de Aeronáutica Civil.

9.3 PROCEDIMIENTOS PARA LAS ACTUALIZACIONES

Se invita a todos los Inspectores de Aeródromos a enviar recomendaciones para proponer revisiones, adiciones o eliminaciones que consideren beneficiosas para el programa. En el cumplimiento de su trabajo, los IA deben estar alertas en cuanto al alcance y contenido de las regulaciones y directrices de Dirección General de Aeronáutica Civil.

9.4 SIGNIFICADO DE LAS PALABRAS

Según se usan en este manual:

- a. La palabra deberá con un verbo de acción en sentido imperativo, significa que el procedimiento es obligatorio.
- b. La palabra debería significa que se recomienda el procedimiento.
- c. Los verbos puede, es posible, quizá o no tiene, significan que se recomienda el procedimiento.
- d. El verbo en futuro (*ará, erá, irá*), significa tiempo futuro, no es un requisito para la aplicación de un procedimiento.

10 CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA

10.1 GENERALIDADES

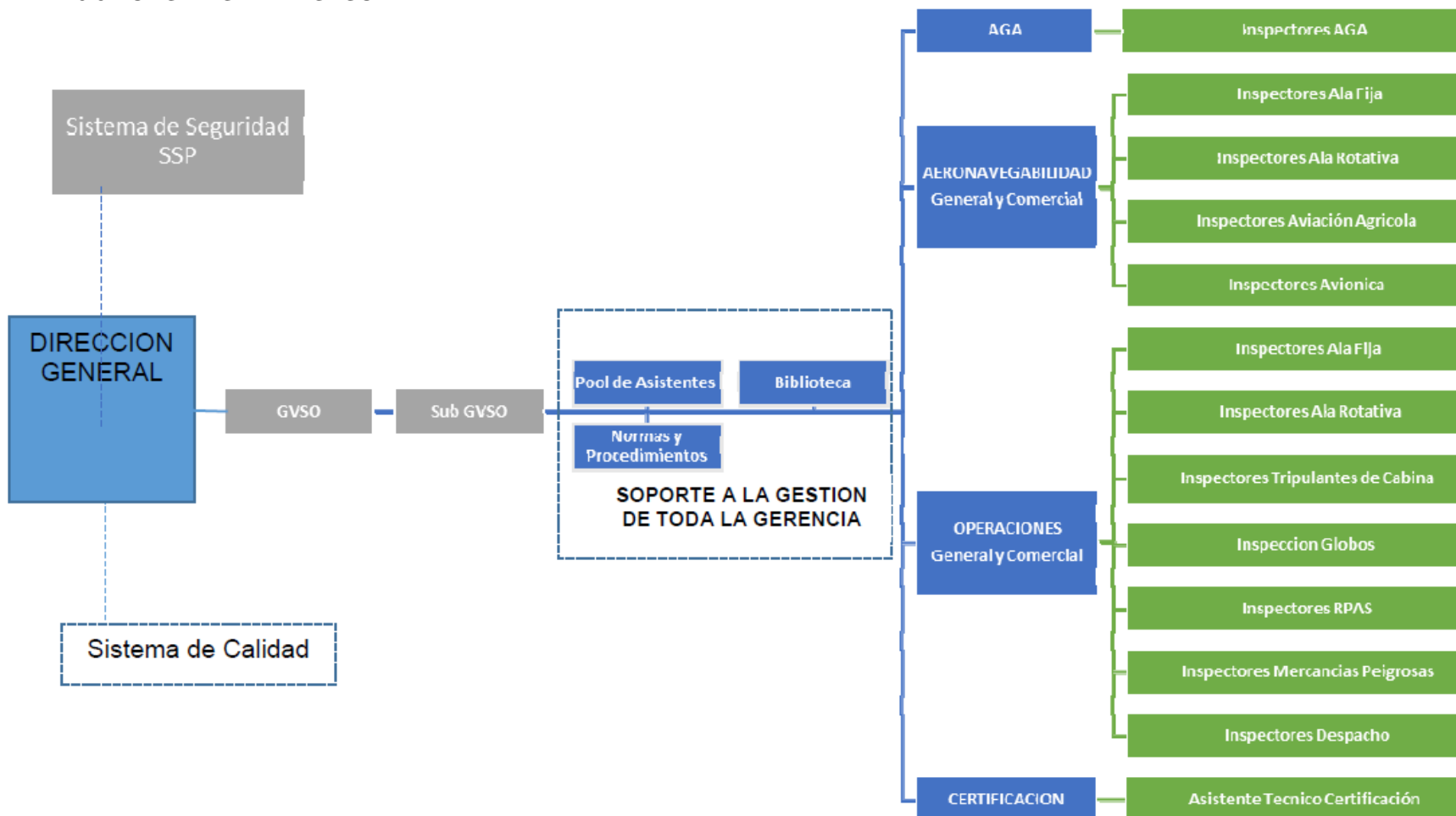
Este capítulo describe la estructura y la organización del proceso de certificación y vigilancia de aeródromos (referida por OACI con el acrónimo AGA (Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres Doc. OACI 8400), adhiriendo a las funciones del IA la certificación y vigilancia del operador de servicios de naturaleza técnica aeronáutica. El propósito es que el Inspector de Aeródromos conozca sus deberes, responsabilidades y su ubicación dentro del sistema organizacional de la DGAC.

10.2 COMPETENCIAS Y ALCANCES DE AGA

AGA es la dependencia de la DGAC, dentro de la Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional, cuyas competencias generales son la certificación y vigilancia de Aeródromos certificados y no certificados bajo la RAC 139 y certificación, y vigilancia de los operadores de servicios de naturaleza técnica aeronáutica bajo la RAC 111, lo cual es llevado a cabo mediante las siguientes divisiones técnicas y operativas.

La jefatura AGA, la encargada del aseguramiento de la calidad en los aeródromos administrados por el Estado y concesionados por el Estado y operadores de servicios especializados que laboran dentro de este, cuyas competencias son el desarrollo de programas de certificación, vigilancia de la seguridad operacional, fungir como contraparte en la contratación de servicios de aeródromo y la inspección de aeródromos no certificados bajo el RAC 139.

10.3 ORGANIGRAMA GVSO



10.4 RESPONSABILIDADES PRINCIPALES DE AGA

10.4.1 Certificación

- a. Recibir, registrar, examinar y procesar las expresiones de interés recibidas de un solicitante de certificado bajo RAC 139 o 111.
- b. Recibir, registrar, examinar y procesar la solicitud formal recibida de un solicitante de certificado, incluyendo la inspección inicial que abarca el examen de manuales, la verificación en el emplazamiento, la inspección y ensayo de los detalles, así como sus instalaciones y equipo, incluyendo la realización de estudios aeronáuticos en caso necesario de conformidad con la RAC-139.
- c. Llevar a cabo el Proceso de Certificación conforme a lo establecido en este Manual.
- d. Enviar informe del Proceso de Certificación de un solicitante de Certificado, recomendando el otorgamiento o rechazo del mismo.
- e. Recibir, registrar, examinar y procesar solicitudes de transferencia de certificado, aprobando o denegando las mismas.
- f. Recibir, registrar, examinar y procesar solicitudes para la devolución de un certificado.
- g. Examinar los factores que exigen la enmienda de un certificado y publicar las enmiendas necesarias.

10.4.2 Notificación al AIS y otras organizaciones

- a. Notificar al AIS la condición certificada de un aeródromo y proporcionar los detalles del aeródromo para su promulgación por el AIS.
- b. Examinar toda enmienda de los manuales de aeródromo y notificar al AIS los cambios que deben introducirse en las publicaciones AIS.
- c. Coordinar con el AIS el examen de toda notificación recibida de un explotador de aeródromo para promulgación por AIS, como la notificación de inexactitudes en las publicaciones AIS; cambios en las instalaciones, equipo y nivel de servicios del aeródromo previstos con antelación; obstáculos, obstrucciones y peligros; cierre de cualquier parte del área de maniobra; reducción inmediata del nivel de servicio en un aeródromo y cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad en el aeródromo o en sus cercanías y conduzca a la adopción de precauciones.
- d. Coordinar con otras agencias y proveedores de servicios tales como los servicios de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, las autoridades meteorológicas designadas y los órganos de seguridad.

10.4.3 Vigilancia

- a. Llevar a cabo el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional conforme a lo establecido en este manual.
- b. Realizar auditorías periódicas o aleatorias, a las empresas de servicios de naturaleza técnica aeronáutica en cumplimiento de lo descrito en la RAC 111, los requisitos de seguridad operacional aplicables a estos operadores y lo aprobado en sus manuales de operación.

- c. Realizar auditorías periódicas o aleatorias, en el emplazamiento del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo la verificación del mismo y de los datos publicados en el AIP así como la inspección de las instalaciones, equipo y procedimientos operacionales del aeródromo.
- d. Examen de las auditorías diarias del operador del aeródromo así como de sus informes especiales de auditoría de la seguridad operacional y las medidas adoptadas al respecto.
- e. Presentar el incumplimiento o transgresión a las disposiciones de las regulaciones por parte de los operadores de aeródromos y de servicios de naturaleza técnica aeronáutica, iniciando ante el ente responsable de la DGAC el trámite sancionatorio, ya sea para la imposición de multas al transgresor o para la suspensión o cancelación de un certificado de aeródromo.

10.4.4 Normas y procedimientos

- a. Preparar y actualizar las normas (reglamentos) de certificación, operación y diseño de Aeródromos, provenientes del Anexo 14 de OACI y sus enmiendas.
- b. Participar en la elaboración y revisión de las Guías del Inspector para la implementación de la normativa de aeródromos.
- c. Examinar las comunicaciones enviadas por la OACI a la DGAC sobre aeródromos, preparar respuestas a las mismas y adoptar las medidas correspondientes, incluyendo la notificación de diferencias entre la normativa nacional y el Anexo 14 de la OACI.
- d. Preparar y expedir órdenes, reglas, circulares de asesoramiento y textos de orientación relativos a las normas y métodos de aeródromo.
- e. Preparar y actualizar la RAC 111 para las empresas de servicios de naturaleza técnica aeronáutica.

10.4.5 Otras funciones

- a. Evaluar los ejercicios de emergencia a escala completa en el aeródromo para identificar problemas y deficiencias.
- b. El suministro de orientación en las etapas de diseño y construcción de aeródromos, en particular proyectos complejos, o si existen trabajos importantes que puedan afectar el cumplimiento de los reglamentos.
- c. Inspección final de obras completadas que entrañen trabajos complejos o importantes para identificar problemas o deficiencias que deban corregirse a efectos de cumplir los requisitos de los reglamentos.
- d. Organización de seminarios de seguridad de aeródromo y otros programas de instrucción para promover una cultura de seguridad y la participación en los mismos.
- e. Garantizar que todos los Aeródromos certificados y no certificados y los operadores de naturaleza técnica aeronáutica ofrezcan un entorno operacional seguro.
- f. Preparar o aceptar los NOTAMS.
- g. Evaluar y ser parte de las actividades de los Comités del Aeródromo.

10.5 DEBERES Y RESPONSABILIDADES DEL IA

Los deberes del inspector de aeródromos, se encuentran establecidos en el Manual de Puestos y Funciones de la Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional, de la Dirección General de Aeronáutica Civil; sin embargo, por ser este manual específico para el uso del inspector de aeródromos, a continuación se enumeran los deberes y responsabilidades básicas del mismo:

- a. verificación de los datos de aeródromo que figuran en el manual de aeródromo, incluyendo detalles de:
 - 1) el emplazamiento del aeródromo;
 - 2) el nombre y la dirección del explotador del aeródromo;
 - 3) el área de movimiento;
 - 4) las distancias de pista declaradas disponibles;
 - 5) la iluminación aeronáutica de superficie;
 - 6) los servicios de tierra; y
 - 7) notificaciones sobre condiciones y procedimientos especiales, de haberlos;

- b. verificación de los procedimientos establecidos en el Manual de Operación de una empresa de servicios de naturaleza técnica aeronáutica según la habilitación requerida, de las establecidas en la RAC 111.

- c. verificación y auditorías en el lugar de los procedimientos de operación del aeródromo, incluyendo:
 - 1) el sistema total de gestión de la seguridad en el aeródromo;
 - 2) el plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
 - 3) salvamento y extinción de incendios;
 - 4) la inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie;
 - 5) la promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada;
 - 6) la prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo, en particular el área de movimiento y protección del público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice;
 - 7) la inspección diaria del aeródromo por el explotador;
 - 8) la planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento en el aeródromo, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción;
 - 9) la gestión de la plataforma y control de estacionamientos;
 - 10) el control de vehículos que operen en el área de movimiento o en sus cercanías;
 - 11) la gestión del peligro de la fauna;
 - 12) la vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes;
 - 13) el traslado de aeronaves inutilizadas;
 - 14) los materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación;
 - 15) la protección del radar y de las ayudas a la navegación; y
 - 16) las operaciones con baja visibilidad;

- d. verificación y ensayo en el lugar de las instalaciones y equipo del aeródromo incluyendo:
 - 1) las dimensiones y el estado de la superficie de pistas, calles de rodaje, zonas de parada, áreas de seguridad de extremo de pistas, franjas de pista, márgenes y plataformas;
 - 2) los sistemas de iluminación aeronáutica en la superficie, comprendidos los registros de verificaciones en vuelo;
 - 3) la fuente de energía eléctrica secundaria;
 - 4) los indicadores de la dirección de aterrizaje e indicadores de la dirección del viento, señales y balizas de aeródromo;

- 5) los carteles de guía y carteles de advertencia en el área de movimiento;
- 6) el equipo de mantenimiento de aeródromo;
- 7) el plan de traslado de aeronaves inutilizadas;
- 8) el equipo para el control de la fauna;
- 9) la presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos;
- 10) el equipo de medición del alcance visual en la pista;
- 11) la presencia de luces peligrosas;
- 12) el equipo de salvamento y extinción de incendios;
- 13) las instalaciones de abastecimiento de combustible;
- 14) el equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas;

e. evaluaciones en vuelo y estudios aeronáuticos en los aeródromos:

En cooperación con la dependencia de operaciones de vuelo de la DGAC y otros especialistas que se requieran, organizar evaluaciones en vuelo en los aeródromos y realizar estudios aeronáuticos, siempre que las normas y métodos lo permitan;

f. deberes generales:

Todas las otras funciones relacionadas con la certificación, incluyendo recibir y procesar expresiones de interés y solicitudes de certificados; peticiones de procesamiento para la enmienda, transferencia o devolución de certificados o solicitudes de certificados provisionales; notificación al AIS; iniciación de NOTAM y determinación de medidas apropiadas de cumplimiento de los reglamentos en caso de que éstos no se cumplan.

g. Registro

Mantener ficheros para cada aeródromo, incluyendo los aeródromos certificados y de cada operador certificado bajo la RAC 111. El fichero de cada operador deberá contener registros que cubran desde la fase I (pre solicitud) hasta el otorgamiento o denegación de otorgamiento del certificado, y permanecer abierto posteriormente para incluir más documentación y correspondencia sobre el asunto. Además deberá mantenerse para cada operador un registro de certificados así como un registro de referencia con las fechas de expedición de comunicaciones importantes, formularios y números de certificado, resultados de auditoria e inspecciones y la documentación de respaldo de acciones correctivas.

h. Biblioteca técnica

Para permitir que el personal se mantenga al día en los temas de diseño de aeródromo, especificaciones, operación y mantenimiento de los mismos, se cuenta con la biblioteca técnica adecuadamente organizada y administrada, la cual cuenta con los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional al día en cuanto a sus revisiones, así como de los diferentes documentos asociados a los mismos. La biblioteca debe contener todos los documentos publicados por la OACI relativos al diseño, operación y mantenimiento de instalaciones y equipos de aeródromo y todas las normas, reglas, órdenes, circulares de asesoramiento y textos de orientación nacional. Además, también debe mantenerse en la biblioteca técnica las normas y otra documentación pertinente publicada por otros Estados que normalmente se utilicen como textos de referencia, así como libros y revistas importantes sobre el tema. Es importante que los documentos de la biblioteca se enmienden rápidamente para mantenerlos al día.

11 CERTIFICACIÓN BAJO RAC 139 Y 111

Este capítulo provee guía y orientación para el personal de certificación de aeródromos, cuyo propósito es asegurar el pleno cumplimiento de lo dispuesto en la Ley General de Aviación Civil y en las normas establecidas en la RAC 139 y 111, como también que el Certificado de Aeródromo y el Certificado Operativo se otorgue, suspenda o cancele en forma coherente y estandarizada para todo titular o solicitante de éste.

Para lograr el propósito anterior se establece y utiliza el Proceso de Certificación del Operador (entiéndase operador de aeródromo y operador de servicios de naturaleza técnica aeronáutica), (PCO) el cual se fundamenta en el principio de enfoque de sistemas, para el análisis del sistema organizacional de facilidades, equipo y servicios en forma integrada, en vez de hacerlo por separado. El PCO puede considerarse como una herramienta que incluye no solo la guía sino los pasos detallados para orientar el trabajo del equipo de certificación durante cada fase de proceso de certificación. El mismo provee listas de verificación, fórmulas de solicitud, programa de eventos, protocolos para documentos y registrar todas las fases y actividades de certificación y enlaces directos incluyendo reuniones preliminares, guías para las reuniones preliminares, agendas para reuniones, requisitos de entrenamiento y otros materiales de guía utilizados en el proceso de certificación. Lo cual se usará para programar las tareas de certificación, coordinar asignaciones del trabajo, administrar el flujo de trabajo, finalización y cumplimiento del documento, monitoreo del estado del proceso de certificación y la colección de la información a ser usada en la preparación del plan de vigilancia posterior a la certificación.

11.1 PROCESO DE CERTIFICACIÓN DEL OPERADOR (PCO)

El PCO está previsto para que genere interacción entre el solicitante o titular del certificado y Dirección General de Aeronáutica Civil, desde que se presenta la intención inicial de obtener un certificado hasta su otorgamiento.

El PCO ha sido diseñado para asegurar que los programas, sistemas, equipo, facilidades, personal e instalaciones del solicitante hayan sido completamente revisados, evaluados y ensayados y que una vez completado y otorgado el certificado se comprometa al solicitante en asegurar un cumplimiento continuo.

El PCO se compone de cinco fases, cada fase debe ser debidamente documentada, mediante cartas, protocolos de certificación, lista de verificación, reportes de no-conformidad, registros de ensayos y cualquier otro registro apropiado para mostrar el cumplimiento integral del proceso:

- a. Fase 1: Pre solicitud y Evaluación Preliminar.
- b. Fase 2: Solicitud Formal.
- c. Fase 3: Evaluación Documental.
- d. Fase 4: Demostración e inspección.
- e. Fase 5: Emisión del certificado.

El PCO de un operador de aeródromo y de un operador de servicios de naturaleza técnica aeronáutica, poseen las fases descritas anteriormente y poseen cierta similitud en las actividades a realizar por cada fase, en las actividades en donde no exista similitud entre ambos procesos se explicará para mejor entendimiento del IA.

11.2 EXPLICACIÓN DEL PCO RAC 139 Y 111

11.2.1 Fase i pre solicitud

11.2.1.1 Generalidades

- a. La consulta inicial o petición para obtener un Certificado puede venir de individuos u organizaciones cuya experiencia o conocimiento en la actividad varía desde muy pobre hasta personas muy preparadas.
- b. Después del contacto inicial, la Jefatura de AGA o el inspector asignado por éste, debe sostener conversaciones y discusiones preliminares con el interesado para determinar si conoce las regulaciones y estándares asociados, para iniciar el Proceso de Certificación. En éste nivel se deben evitar las discusiones largas y detalladas sobre el Proceso de Certificación de Aeródromos hasta tanto el solicitante conozca apropiadamente las disposiciones respectivas.
- c. Cuando la jefatura de AGA o su designado determine que el interesado conoce apropiadamente las regulaciones necesarias para iniciar el Proceso de Certificación, se le instruye en el llenado de la Fórmula DGAC-AGA-1010 -Solicitud del Certificado Operativo de Aeródromo, para un operador terrestre bastará un oficio con la intención de certificarse, detallando las habilitaciones por las cuales requiere el certificado.

11.2.1.2 Constitución formal de un proceso de certificación

La presentación de la fórmula DGAC-AGA-1010, o el oficio con la intención de certificarse por parte de un operador terrestre, constituye lo siguiente:

- a. Con la firma y fechado por parte del interesado se define la fecha de inicio del período del proceso de certificación.
- b. Denota la intención del solicitante en iniciar el proceso de certificación.
- c. La jefatura AGA planifica y asigna recursos para la certificación.

11.2.1.3 Asignación del equipo de certificación

Una vez que el interesado ha constituido formalmente la intención de iniciar un proceso de certificación, la jefatura AGA selecciona un equipo para el Proyecto de Certificación.

El equipo de certificación estará compuesto de personas que reúnan las siguientes especialidades, según aplique.

- a. Diseño y Mantenimiento de Aeródromos (Área de Movimiento, facilidades Zonas de Aproximación).
- b. Diseño y mantenimiento sistemas eléctricos.
- c. Salvamento y Extinción de Incendios.
- d. Diseño de facilidades y equipo de almacenamiento, abastecimiento y control de calidad de combustibles.
- e. Especialistas en ayudas visuales y ayudas para la navegación y aterrizaje.
- f. Inspección de vehículos de tierra.

- g. Mercancías peligrosas.
- h. Verificación en vuelo de luces, señales y NAVAIDS.
- i. Gestión de la Seguridad Operacional SMS
- j. Servicios terrestres, (Servicio de almacenamiento de carga y correo, servicio de apoyo de equipos terrestres en rampa, servicio de operador de base fija, servicios de seguridad y suministro de alimentos).

El jefe AGA actuará como Coordinador del Proceso de Certificación (CPC) o designará y asignará responsabilidades a un miembro del equipo de certificación para que funja como CPC. La persona designada debe de tener experiencia en certificación, conocer el proceso y haber completado el entrenamiento de Inspector de Aeródromos y de Certificación.

11.2.1.4 Responsabilidades del CPC y del equipo de certificación

- a. El CPC actuará como vocero de la Dirección General de Aeronáutica Civil durante todo el Proceso de Certificación, coordinará la realización de certificación de todas y cada una de las materias con el especialista correspondiente y es responsable por asegurar que cada tarea sea completada tanto por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil como del solicitante.
- b. El CPC debe notificar a su superior, de cualquier evento que pueda afectar significativamente o atrasar el Proceso de Certificación e informarle sobre el avance del proyecto periódicamente.
- c. El CPC y los demás miembros del Equipo de Certificación deben de conducirse en forma profesional y responsable ante el solicitante.
- d. Cada miembro del Equipo debe de prestar la asistencia solicitada por el CPC y mantenerle informado de la situación actual de la Certificación, cualquier discrepancia o requerimiento de recursos debe ser planteado ante CPC.

11.2.1.5 Reunión de Pre solicitud

- a. Una vez que el CPC ha sido designado, deberá de contactar al solicitante para programar la Reunión de Pre solicitud. El solicitante debe ser advertido que el personal gerencial clave del operador a solicitar el proceso de certificación, debe de participar en la reunión y estar preparado para discutir aspectos generales y específicos sobre la operación del operador.
- b. Es importante que el CPC prepare una exposición en Power Point o cualquier otro software en donde se detallen todos los alcances del proceso de certificación, el CPC debe estar bien preparado para conducir la reunión y que revise el paquete de información que será entregado al solicitante. Este paquete contendrá:
 - 1) Procedimientos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Documentos de OACI, otros estándares de la industria y Circulares de la FAA aplicables a la actividad.
 - 2) Fórmulas y Formularios de ayuda para el trabajo de Certificación.
 - 3) Una muestra del Programa de Eventos.
 - 4) Cualquier otro documento o estándar que el CPC considere apropiado.

- c. En esta reunión el solicitante y su personal clave deben ser instruidos en el Proceso de Certificación tanto como sea necesario. El CPC debe utilizar ejemplares de las Fórmulas y Formularios y Programa de Eventos, según aplique, para facilitar la discusión y para asegurar que sean cubiertos los elementos de proceso. Es importante alentar al solicitante a hacer preguntas sobre áreas que no han sido comprendidas.

11.2.1.6 Visita al sitio del emplazamiento del Aeródromo

Previo a la Reunión de pre solicitud, durante o posterior a ésta, el CPC debe concretar una visita al lugar donde se localiza el aeródromo o donde se pretende emplazarlo, para efectuar una evaluación operacional y asegurar que la solicitud propuesta no pone en peligro la seguridad de las aeronaves. La evaluación al aeródromo tendrá en cuenta:

- a. La proximidad del Aeródromo respecto de otros aeródromos y lugares de aterrizaje, incluyendo, los obstáculos y el terreno, todo requisito excesivo de restricción operacional, toda restricción existente y el espacio aéreo controlado, y todo procedimiento por instrumentos existente.
- b. Asuntos como la protección del medio ambiente, que requieran la aprobación de la autoridad competente en estos sectores e incluir referencias a las entidades competentes para obtener su autorización con la documentación necesaria, por ejemplo: un estudio de consecuencias ambientales llevado a cabo por el solicitante.

Para un operador terrestre puede o no visitar el área de emplazamiento del operador terrestre.

11.2.1.7 Instrucciones para la solicitud formal.

- a. Es esencial que durante la Reunión de Pre solicitud el solicitante muestre un buen conocimiento sobre la forma y contenidos de los documentos requeridos para la Solicitud Formal. El CPC debe informarle al solicitante que una vez presentada la Solicitud Formal, esta será revisada preliminarmente para determinar si cumple con las regulaciones y el solicitante será notificado por escrito sobre la aceptación o devolución de la solicitud.

En caso de ser aceptada se iniciará la evaluación detallada y si fuera rechazada, la notificación incluirá una lista de no conformidades observadas.

- b. Se debe aclarar al solicitante que la preparación de manuales y documentos es de su entera responsabilidad. No obstante, los inspectores asignados al Equipo de Certificación pueden ser consultados por el solicitante para que le guíen en la preparación del material.
- c. Carta de Solicitud Formal. La carta de Solicitud Formal debe contener una leyenda que sirva como petición formal y será firmado por el Solicitante, o por una persona autorizada en caso de compañías o corporaciones. Si el solicitante desea obtener una desviación de un requisito regulatorio debe de hacerlo en una carta separada.

11.2.1.8 Conclusión de la reunión de pre solicitud

- a. El CPC debe asegurar que el solicitante conoce apropiadamente los requisitos y estándares de la Solicitud Formal y los documentos que deben presentarse con ésta.

Al concluir la reunión de pre solicitud el CPC debe determinar si el solicitante está preparado para proceder con el Proceso de Certificación. Si está preparado se le indica que proceda con la Fase 2 y se le invitará a consultar y coordinar los borradores de los manuales y documentos conforme sean desarrollados, con el CPC o los miembros del Equipo de Certificación, previo a que remita la presentación formal

- b. Si hay evidencia de que el solicitante no está adecuadamente preparado deberá ser advertido de esto para que solicite otra reunión de pre solicitud, una vez que esté mejor preparado. Es conveniente que el CPC recomiende al solicitante una o más de las siguientes acciones:

- 1) Revisión de las regulaciones, de los documentos OACI y de cualquier otra documentación que le pueda ser útil de otra AAC;
- 2) No continuar con los esfuerzos para obtener un certificado.

11.2.1.9 Cancelación del proceso de pre solicitud

Si durante la Fase 1 de Pre solicitud el solicitante decide terminar con los esfuerzos para continuar con la Certificación o si la Dirección General de Aeronáutica Civil determina que el solicitante no puede continuar con el Proceso, se le enviará una notificación de cancelación y se le devolverá la Fórmula DGAC-AGA-1010 o la solicitud formal realizada por el operador terrestre. Se le indicará que una vez preparado, si desea reiniciar el Proceso debe de iniciar nuevamente el proceso de certificación y se tratará como un nuevo caso.

11.2.2 Fase II solicitud formal

11.2.2.1 Recepción de la solicitud formal

La solicitud formal puede ser remitida por correo o puede ser entregada personalmente por el solicitante. En cualquier caso el solicitante debe ser informado que Dirección General de Aeronáutica Civil requiere de un período corto de tiempo para la revisión inicial de los manuales y documentos presentados, que no será mayor de 10 días hábiles durante ese mismo período el CPC contactará al solicitante para informarle de la aceptabilidad de la petición.

11.2.2.2 Revisión inicial de la solicitud formal

La revisión inicial persigue los siguientes propósitos:

- a. Verificar que todos los documentos y manuales requeridos para la solicitud formal ha sido presentados:
 - 1) La carta de solicitud formal, acompañada de la Fórmula DGAC-AGA-1020 o 1021 según corresponda;
 - 2) MOA, Manual de Operación, Manual de Mantenimiento, de Entrenamiento, cartas de acuerdo, documentos de compra, según sea necesario;
 - 3) Hojas de vida del personal gerencial

Si algún documento o manual requerido en la Solicitud Formal está faltando, la solicitud completa podrá ser devuelta al interesado, lo cual debe hacerse efectivo en los primeros 5 días hábiles posterior a la fecha de recepción. La carta de rechazo será firmada por el CPC e indicará las razones del rechazo. La revisión inicial también permite determinar si el material remitido, representa una propuesta confiable y de suficiente calidad que permita una reunión de solicitud formal de carácter productivo.

11.2.2.3 Programa de eventos presentado

La aceptación del Programa de Eventos conlleva un compromiso para ambas partes el solicitante y el Equipo de Certificación. El Programa de Eventos está constituido por los elementos, actividades y programas mayores del proceso de certificación, también establece los límites de cumplimiento. El Equipo de Certificación debe de considerar la factibilidad del Programa de Eventos propuesto es decir

que este tenga, secuencia lógica, puntualidad, integridad de los eventos, disponibilidad de inspectores y recursos.

- a. Secuencia lógica: Muchas actividades y eventos deben ocurrir antes que otros, por ejemplo, no se puede impartir el entrenamiento inicial antes que el plan de entrenamiento inicial haya sido aceptado, no se puede evaluar el tiempo de respuesta del sistema de SEI previo a que el personal haya sido entrenado y los vehículos y su equipamiento hayan sido inspeccionados, el equipo de certificación debe utilizar el protocolo o documento de ayuda a las tareas de certificación, fórmula DGAC-AGA-1020 o 1021; la cual constituye una herramienta para asegurar que el programa de eventos propuesto es lógico en términos de secuencias de eventos.
- b. Puntualidad: El Programa de Eventos debe ser razonable y realista, debe proveer suficiente tiempo al Equipo de Certificación para la revisión de los diferentes manuales, documentos y propuestas del solicitante.
- c. Integridad de los Eventos: El número y clase de artículos remitidos por el solicitante para la aceptación o aprobación, variarán según la complejidad de las operaciones del operador. Todo manual y documento debe ser enlistado en el Programa de Eventos.
- d. Disponibilidad de Inspectores y Recursos. La disponibilidad y capacidad de personal de inspección es otro aspecto que debe de tenerse en cuenta para el cumplimiento del Programa de Eventos. El CPC debe de determinar si cuenta con la cantidad de personal calificado o si tiene que recurrir a la contratación de personal para conformar el equipo que revisara los manuales y documentos y que conducirá las auditorías, inspecciones y ensayos.
- e. La carta de eventos puede ser modificada pero debe llevarse un control en los registros para evidenciar los cambios realizados al documento.

11.2.2.4 Manuales presentados

Se debe efectuar una revisión o recorrido de todo el manual ya sea Manual de Operaciones de Aeródromo o Manual de Operación del operador terrestre, para determinar si contiene la información que el RAC 139 requiere sea incluida y/o si fue preparado siguiendo Apéndice 1 al RAC 139.205 o la que el RAC 111 requiere según la o las habilitaciones solicitadas. El cual podrá ser presentado en un solo volumen o en distintos volúmenes. Lo descrito a continuación es un ejemplo, el cual no se limita a un aeródromo o un operador terrestre.

- a. Manual o Plan de emergencias;
- b. Manual de inspección;
- c. Manual de los servicios SEI;
- d. Manual de entrenamiento;
- e. Manual de mantenimiento de vehículos;
- f. Manual o Plan de Mantenimiento de Luces.
- g. Manual o Plan de Mantenimiento de Pavimentos.
- h. Manual o Plan de mantenimiento de Ayudas Visuales.
- i. Manual o Plan de mantenimiento de Equipo de SEI, o
- j. Manual de Operación de Aeródromo
- k. Manual de Operación del Operador Terrestre

Una evaluación profunda será efectuada en la Fase 3 del Proceso de Certificación para la aceptación o aprobación del Manual o manuales presentados, necesaria para continuar el Proceso.

11.2.2.5 Plan de entrenamiento inicial

Debe ser revisado para determinar si todos los cursos y temas básicos para iniciar el entrenamiento del personal gerencial y operativo han sido incluidos y para determinar si el solicitante está procediendo en forma apropiada con el desarrollo y programación del entrenamiento. En la Fase 3 será efectuada una revisión detallada y debe emitirse una aprobación inicial del plan de entrenamiento, para que aquellos cursos que el solicitante necesite finalicen los arreglos para iniciar el entrenamiento. El solicitante no podrá arrancar con el entrenamiento hasta tanto el plan haya sido aprobado.

11.2.2.6 Hojas de vida del personal gerencial

El Equipo de Certificación debe revisar el historial del personal gerencial según lo requerido en la RAC 139 y 111, para asegurar que fueron presentados y que cumplen con la información básica necesaria para justificar el cumplimiento regulatorio.

11.2.2.7 Documentos de compra, contratos y cartas de intención

Estos documentos deben ser revisados por omisión o discrepancias significativas en la información, por ejemplo una omisión es carencia de documentos que indiquen la intención de compra o el contrato de equipo y facilidades necesarias para la certificación y una discrepancia significativa puede ser el contratar un servicio a una empresa o persona no calificada. Estos documentos no deben necesariamente ser revisados durante el Proceso de Certificación, desde que los equipos, facilidades o servicios van a formar parte de las inspecciones o evaluaciones para aprobación o aceptación. El solicitante no requiere de justificar toda compra o contrato pero debe de proveer evidencia que muestre que dispondrá de todos los recursos para la certificación.

11.2.2.8 Reunión de solicitud formal

El CPC es el responsable de llevar a cabo la reunión de solicitud formal; salvo en caso de circunstancias difíciles de prever, todos los miembros del equipo de certificación deben estar presentes. Por lo general, el CPC debe abrir la reunión cuando esté presente el solicitante, el personal clave administrativo y el equipo de certificación.

- a. El primer ítem que se debe discutir es el Programa de Eventos en detalle; el CPC y los miembros del equipo de certificación deben proporcionar las explicaciones claras y razonables en relación con el motivo por el cual un ítem no es factible o la razón de la omisión, deficiencia o pregunta y deben resolverse de manera satisfactoria o dar respuesta antes de que se pueda concluir que la solicitud es aceptable. El solicitante debe explicar las razones por las cuales el programa se estructuró de esa manera o las razones por las cuales hay omisiones. La explicación que brinde ayudará para llegar a una resolución aceptable. EL CPC y el equipo de certificación deben ofrecer sugerencias y recomendaciones que hagan que el programa sea aceptable para Dirección General de Aeronáutica Civil. Si los horarios no son factibles, o las omisiones, deficiencias o asuntos pendientes en relación con el programa no se resuelven de manera satisfactoria para el CPC, la reunión deberá darse por terminado dado que cualquier discusión adicional de la restante documentación no serviría para propósito alguno. En esa situación, el solicitante será informado de que la solicitud formal fue rechazada y que se le avisará mediante una carta con una explicación de las razones que motivaron el rechazo.
- b. Una vez que se han resuelto mutuamente los puntos problemáticos en relación con el Programa, el CPC y el equipo de certificación deben discutir junto con el solicitante cualquier omisión o deficiencia que se haya encontrado. Las recomendaciones sobre la manera de corregir dichas omisiones y deficiencias se deberían ofrecer al solicitante.
- c. Posteriormente se debe revisar el remanente de los documentos de la solicitud formal. Se debe discutir cualquier omisión o deficiencia que se identifique en los documentos, manuales y

programas el solicitante debe proporcionar explicaciones claras en relación con lo que se considera omitido o por qué se considera que un ítem es deficiente. Se debe sugerir o recomendar al solicitante y su personal la manera de subsanar dichas deficiencias. Los acuerdos mutuos en relación con la aceptación de la medida correctiva se deben dar en el seno de la reunión. Se debe indicar al solicitante que las omisiones o deficiencias similares no puede ocurrir de nuevo en documentos similares o material que se presente en fechas posteriores, de conformidad con el Programa.

- d. Los miembros del equipo deben informar al CPC si no se logra un acuerdo mutuo durante reuniones separadas con el personal de las diferentes áreas o actividades del solicitante. Ante la falta de acuerdo, el CPC debe dar por terminada la reunión e informar al solicitante que la solicitud formal no fue aceptada. La solicitud formal debe ser devuelta al participante con una carta en la que se le explican las razones del rechazo de la misma. (Véase párrafo 3.4.10 en relación con el rechazo de solicitudes formales).
- e. Cuando las partes se ponen de acuerdo en el curso de acción para remediar la omisión o deficiencia identificada en la solicitud formal, el CPC debe volver a convocar a reunión con todo el grupo. EL CPC debe motivar al solicitante y a su personal clave para que presente cualquier pregunta que tenga en relación con el proceso siguiente de certificación. El CPC y el equipo de certificación deben proporcionar respuestas imparciales y discutir con libertad todos los aspectos del proceso de certificación. Se debe invitar al solicitante para que obtenga y revise los manuales y protocolos apropiados del inspector, dado que muestran los procesos y estándares que los inspectores de Dirección General de Aeronáutica Civil usarán durante la etapa fase de evaluación y documentación, demostración e inspección.

11.2.2.9 Determinación final sobre la aceptabilidad de la solicitud formal

- a. Después de la reunión de solicitud formal, el CPC y el equipo de certificación deben decidir si la reunión fue exitosa. En general, si la reunión transcurrió sin desacuerdos significativos, se debe considerar que tuvo éxito y el resultado de la misma es la aceptación de la solicitud formal. Sin embargo, el equipo de certificación, después de revisar los resultados de la reunión, puede decidir si existen razones suficientes para rechazar la solicitud formal. Estas razones deben indicar con claridad que no sería productivo continuar con el proyecto de certificación y dichas razones deben mostrar que hubo desacuerdos en el curso apropiado de acción o evidencia de que el solicitante no comprende a cabalidad los requerimientos de regulación y el proceso de certificación.
- b. Si la reunión de solicitud formal es exitosa, se debe preparar una carta en la que conste el recibo y aceptación de la solicitud formal y debe ser enviada al solicitante a la brevedad posible, pero no en un plazo mayor a 10 días hábiles después de la reunión.

11.2.2.10 Rechazo de la solicitud formal

- a. El rechazo de una solicitud formal es por lo general un asunto delicado para el solicitante ya que sin duda habrá invertido tiempo y dinero en la misma. En algunos casos, el solicitante puede tratar de ejercer presión externa al respecto. Estos factores pueden derivar en que el inspector acepte propuestas no concordantes con las determinadas en la solicitud formal. Si bien se espera que el CPC reaccione de manera razonablemente flexible, se deben rechazar las solicitudes formales que no están definidas con claridad. Es importante documentar las razones del rechazo y conservar en un archivo tales documentos.
- b. El rechazo debe ser mediante una carta con la cual se devuelve la solicitud formal, y documentación asociada en un plazo no mayor de 10 días hábiles después de llevada a cabo la reunión. La carta debe estar redactada en términos generales que describan las razones

principales del rechazo de la misma. Se deben citar varios ejemplos específicos que sustenten con claridad el rechazo de la solicitud.

- c. Si el solicitante no presenta la solicitud corregida y no muestra interés en continuar con el proceso de certificación, la jefatura de AGA debe notificar acerca de la terminación del Proceso de certificación.

11.2.2.11 Aceptación de la solicitud formal

- a. La determinación sobre devolver la solicitud formal, previo a la reunión o proceder con la certificación mediante la programación de la reunión con el solicitante, debe ser logrado con un buen juicio y un actitud flexible y responsable. Los resultados de reuniones informales revisiones y observaciones de las capacidades del solicitante durante la Fase de pre solicitud, deben ser consideradas para tomar la citada decisión.
- b. También deben de considerarse las relaciones durante el trabajo y el entendimiento logrado en la Fase de Pre solicitud. No obstante, la decisión debe basarse en primer término en los resultados de la evaluación preliminar y en los documentos y manuales adjuntos a la solicitud. El único criterio que puede representar una devolución inmediata de la Solicitud Formal es la carencia de la carta de solicitud y de uno o más documentos o manuales.

11.2.3 Fase III evaluación documental

11.2.3.1 Aspectos generales

- a. La fase de evaluación documental es parte del proceso de certificación, cuando los manuales del solicitante y otros documentos han sido revisados, se espera que estos sean aceptados, aprobados o rechazados, según corresponda. La ejecución de esta etapa la llevan a cabo principalmente los miembros del equipo de certificación. Cada presentación que realice el solicitante estará sujeta a una profunda revisión con el fin de garantizar que cumple con las regulaciones aplicables y satisface las prácticas de seguridad operacional del aeródromo.
- b. Es importante indicar que para garantizar claridad, la fase de evaluación documental y la fase de demostración e inspección se discuten en forma individual en este capítulo. En la práctica, sin embargo, estas dos etapas se solapan entre sí. Es decir, cuando un programa de entrenamiento ha sido aprobado inicialmente, el operador debe comenzar su capacitación mientras se revisan otros manuales y elementos del programa

11.2.3.2 Planificación de la Fase de Evaluación Documental

- a. Una de las responsabilidades más importantes del CPC es organizar los esfuerzos del equipo de certificación de revisión de los manuales y otros documentos del solicitante. Un elemento útil de la planificación de actividades en esta fase es el programa de eventos. El programa determina lo que, quien y el cuándo se va a revisar. Lo que se acuerde previamente en relación con el programa determinará la prioridad de los puntos que se van a revisar, el cuándo se van a revisar y cualquier apoyo adicional por parte del inspector y otros recursos de Dirección General de Aeronáutica Civil, los que se necesitarán más allá de la composición del equipo básico de certificación. Por ejemplo, los servicios de un inspector que está calificado para la verificación de radio ayudas se pueden necesitar para evaluar estas facilidades, abastecimiento de combustibles, un despachador de vuelo, un inspector calificado para evaluar la recepción, almacenamiento y abastecimiento de combustible.
- b. Dentro de la planificación se debe hacer énfasis en la utilización de las listas de verificación por parte de los inspectores de la documentación establecidas en este documento.

11.2.3.3 Revisión de Documentos

En esta parte, los miembros del equipo de certificación evalúan y aprueban o aceptan los manuales del solicitante y otros documentos requeridos. La revisión de los documentos que presenta el solicitante debe compararse con el requerido por el RAC 139 y RAC 111.

- a. Para la revisión del PSA y PSE o del plan de emergencias de actos de interferencia ilícita, el inspector dirigirá el documento a la Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación para su revisión y aprobación o revisión y notificación de discrepancias, si existiesen discrepancias la Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación debe devolver el manual al inspector de aeródromos con una carta que indique las áreas deficientes, y este trasladar los hallazgos al operador aeroportuario.
- b. Si la revisión a los documentos muestra la existencia de deficiencias en las presentaciones del solicitante, el CPC debe devolver el manual o documentos al solicitante con una carta que indique las áreas deficientes. El equipo debe estar preparado para ofrecer sugerencias en relación con la manera de mejorar el producto, pero, evitando "escribir" el manual del solicitante. El equipo de certificación debe recordar que es responsabilidad del solicitante preparar los manuales y procedimientos que garanticen la obtención de prácticas operativas seguras y el cumplimiento de las normas.
- c. Si durante la revisión el solicitante no cumple el programa o si la presentación de sus documentos no tiene la calidad requerida para garantizar el resto de la revisión, el CPC debe convocar una reunión con el solicitante para revisar en detalle todas las deficiencias. De ser apropiado, el CPC recomendará al solicitante en relación con la falta de sentido práctico de continuar con el proyecto de certificación debido a la naturaleza poco aceptable de las presentaciones, o convenir un nuevo programa y volver a retomar la fase de evaluación documental en el punto que sea conveniente.
- d. Otra vía es NO devolver el o los documentos sino indicárselo por medio de una nota o programar una reunión con el solicitante y dejarlo plasmado en una minuta de la reunión. Los documentos son en cierta forma una evidencia de que los manuales o documentos fueron entregados en forma inapropiada. No obstante siempre debe existir el sano juicio.
- e. Para la revisión de los manuales deben aplicarse las listas de verificación establecidas en este documento.

11.2.4 Fase IV demostración e inspección

11.2.4.1 Aspectos Generales

En esta fase el personal certificador determinará la eficiencia de los procedimientos y programas presentados por el solicitante para la capacitación del personal, operación y mantenimiento. Esta fase puede ser dividida en varias etapas para un mejor manejo de la misma.

11.2.4.2 Observación y Evaluación

El personal de certificación, observará y registrará en la Fórmula DGAC 1030 para aeródromos y 1031 para operadores terrestres, el protocolo de certificación, además haciendo uso de las Listas de Verificación se efectuará la examinación, ensayo o pruebas de actividades por parte del solicitante. Este manual provee orientación sobre la manera en que el solicitante será auditado e inspeccionado.

A continuación se da una lista de actividades que requieren de ser demostradas e inspeccionadas, aunque posiblemente no tengan aplicación en todo aeródromo:

Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos	EDICIÓN: 31/01/2018	Página 30 de 293
--	------------------------	------------------

- a. Evaluación del personal gerencial y operativo.
- b. Todas las verificaciones que puedan completarse o iniciarse en la oficina deberían corroborarse, incluyendo la publicación de los datos del operador por el servicio de información aeronáutica, y sistema de registros.
- c. Evaluar si el sistema de gestión operacional del aeródromo al menos cuenta con un manual del SMS y en el operador terrestre que este cumpla con los requisitos de seguridad operacional establecidos por el estado para los operadores terrestres, indica que el solicitante estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo; y
- d. Evaluar, inspeccionar, probar y ensayar las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo a efectos de verificar y asegurar que se ajustan a las normas y métodos especificados. Estas actividades para un operador de aeródromo debe incluir:
 - 1) Verificación de los datos del aeródromo en el lugar
 - 2) Dimensiones y estado de las superficies de:
 - i. las pistas;
 - ii. los márgenes de pista;
 - iii. las franjas de pista;
 - iv. las áreas de seguridad de extremo de pista;
 - v. las zonas de parada y zonas libres de obstáculos,
 - vi. las calles de rodaje;
 - vii. los márgenes de calles de rodaje;
 - viii. las franjas de calle de rodaje; y
 - ix. las plataformas ;
 - x. distancias declaradas.
 - 3) La presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías;
 - 4) Inspección de las luces aeronáuticas de tierra, incluyendo sus registros de verificación en vuelo como:
 - i. Luces de pista y de calles de rodaje;
 - ii. Luces de aproximación;
 - iii. PAPI/APAPI o T-VASIS/AT-VASIS;
 - iv. Iluminación de plataforma;
 - v. Iluminación de obstáculos;
 - vi. Indicadores de dirección de viento.
 - vii. Iluminación de los indicadores de dirección del viento.
 - viii. Señales y balizas de aeródromo.
 - 5) Fuente secundaria de energía eléctrica.
 - 6) Letreros en áreas de movimiento.
 - 7) Puntos de amarre para aeronaves según corresponda.
 - 8) Puntos de conexión a tierra.
 - 9) Equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios; tiempos de respuesta y demostración práctica de extinción de un fuego y rendimiento del equipo.
 - 10) Equipo de mantenimiento del aeródromo en particular para el mantenimiento de las instalaciones de la parte aeronáutica, incluyendo equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas.
 - 11) Equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas.
 - 12) Procedimientos y equipo para gestión de la fauna.
 - 13) Radios bidireccionales instalados en los vehículos que utiliza el operador en el área de movimiento.

- 14) La presencia de luces que puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves.
- 15) Instalaciones de abastecimiento de combustible.
- 16) Equipo de medición de alcance visual de pista.
- 17) El plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
- 18) Además lo siguiente:
 - i. La inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie;
 - ii. la promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada;
 - iii. la prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo, en particular el área de movimiento y protección del público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice;
 - iv. la inspección diaria del aeródromo por el explotador;
 - v. la planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción;
 - vi. la gestión de la plataforma y control de estacionamiento;
 - vii. el control de vehículos que opere en el área de movimiento o en sus cercanías;
 - viii. la gestión del peligro de la fauna;
 - ix. la vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes;
 - x. los materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación,
 - xi. la protección del radar y de las ayudas a la navegación;
 - xii. las operaciones con baja visibilidad; y
 - xiii. inspección de servicios de tierra.
- 19) Para un operador terrestre se deben realizar diversas verificaciones en cumplimiento de lo establecido en la RAC 111 según las habilitaciones requeridas al inicio del proceso de certificación y el Manual de operación revisado en fase III del PCO.

11.2.4.3 Verificación de SMS

- a. Como mínimo, los elementos con los que se debe contar cuando se otorga la certificación inicial son:
 - 1) Una política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional;
 - 2) El explotador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un encargado de seguridad operacional;
- b. El encargado de seguridad operacional no debe estar ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del operador a la dimensión de dicho operador, en particular en lo referente a la independencia del encargado de la seguridad operacional;
- c. Deben evaluarse la capacidad y la competencia del operador de aeródromo a fin de garantizar suficiente compromiso y responsabilidad de los funcionarios con respecto a la seguridad operacional del aeródromo. Por lo general, esto se logra mediante la competencia del directivo responsable:
 - 1) Responsabilidad y funciones asignadas: el operador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad;
 - 2) Instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede;
 - 3) Presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que:
 - i. El personal y los subcontratistas informen de incidentes, incluida una descripción de las medidas vigentes para poder presentar informes sobre dichos incidentes;

- ii. Se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente;
 - iii. Se archiven los informes y análisis de los incidentes;
 - iv. Se informe al estado de los incidentes;
 - v. Exista una coordinación con otras partes interesadas.
- 4) Peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado a identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación adecuadas;
 - 5) Evaluación de riesgos y mitigación de los cambios: un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis. Esas evaluaciones se archivan;
 - 6) Indicadores de seguridad operacional: el operador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias;
 - 7) Auditorías de la seguridad operacional: el operador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional;
 - 8) Promoción de la seguridad operacional: el operador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional.

11.2.5 Fase V emisión del certificado

11.2.5.1 Generalidades

La emisión del certificado constituye la acción que da por completado el proceso de certificación. El Certificado de Aeródromo o el Certificado Operativo, según corresponda, se emite después que se hayan corregido todos los aspectos o inconformidades relevantes que se observaron en la fase anterior, también podrá aceptarse el cumplimiento posterior a la emisión del certificado de aspectos no críticos bajo un programa de cumplimiento aceptable para el CPC.

Bajo ningún motivo se debe certificar al solicitante hasta que el CPC determine que es totalmente capaz de llevar a cabo sus responsabilidades y que cumplió con el RAC 139 de la mejor manera posible.

11.2.5.2 Preparación de la certificación

- a. La fórmula DGAC-AGA-1005 y DGAC-AGA-1005A para aeródromos son los documentos que otorga el Director General de Aeronáutica Civil para certificar un aeródromo e indicar cualquier exención, excepción o restricción en la emisión del certificado.
- b. Adjunto al certificado y cuando sea prudente se emitirán condiciones y términos propios para la operación y certificación del aeródromo que nos sean procedentes incluirlos en el MOA. En caso que se emita un documento de este tipo, el mismo será firmado por el coordinador AGA y la Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- c. La fórmula DGAC-AGA-1006 para operadores terrestres es el documento que otorga el Director General de Aeronáutica Civil, para certificar un operador terrestre e indicar las habilitaciones otorgadas en la emisión del certificado.
- d. La carta de aprobación de los manuales será preparada y firmada por el CPC.
- e. Preparar y remitir información que requiere de publicación en el AIP, según lo requerido en el Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

11.2.5.3 Registro de certificación

Cuando el nuevo operador es certificado, el CPC es responsable de llevar el registro de la certificación. Este registro debe contar con la firma del CPC e indicar el nombre y cargo de cada miembro del equipo que colaboró en el proyecto de certificación. El informe debe contener al menos las siguientes secciones:

- a. Fase I
- b. Fase II
- c. Fase III
- d. Fase IV
- e. Fase V

Dentro de la documentación que se debe registrar, según la fase que corresponda, está la siguiente:

- a. Declaración de intención previa a la solicitud.
- b. Asistencia durante la Certificación.
- c. Carta de Solicitud formal.
- d. Cronograma de Eventos.
- e. Declaración final de cumplimiento, reportes de conformidades. Discrepancias y las correspondientes acciones correctivas, cumplidas y pendientes.
- f. Informe de la Evaluación.
- g. Protocolos del Proceso de Certificación.
- h. Listas de verificación utilizadas.
- i. Copia de las condiciones y términos del certificado cuando sea aplicable.
- j. Copia del Certificado emitido.
- k. Copia de la información del aeródromo que se ha remitido para publicación en el AIP (para operador de aeródromo).

11.2.5.4 Periodo de validez del certificado

La validez de un Certificado de Aeródromo (CA) o de un Certificado Operativo (CO) emitido bajo la RAC-139.103 y RAC-111.14, inicia desde la fecha de emisión hasta que el mismo sea suspendido, transferido o revocado por la DGAC, el titular renuncie al certificado ante la DGAC, el titular del CO deje de operar sin una justificación válida para la DGAC, o hasta que expire el período de vigencia que consta en el certificado emitido, que puede ser por un máximo de hasta 10 años inclusive, en el caso que no indicara vencimiento

11.2.5.5 Renovación del certificado

- a. La validez de un certificado, depende de que el operador mantenga los requisitos de una organización, cumpla con los procedimientos establecidos en su Manual, y de conformidad con el certificado y las habilitaciones de operación adjuntas al mismo, todo lo anterior bajo la supervisión continua de la DGAC (Programa de Vigilancia), para determinar constantemente si el certificado sigue teniendo validez.
- b. El RAC-139.107 indica claramente en cuanto a la validez del CO, que el mismo es válido desde su fecha de otorgamiento hasta que sea suspendido, transferido o revocado por la DGAC o hasta que expire el período de vigencia, que puede ser por un máximo de hasta 15 años, sin embargo de la experiencia del CPC durante el proceso de certificación hacia un operador de aeródromo y dependiendo de sus exenciones y excepciones brindadas, la vigencia puede limitarse a un rango menor de tiempo.

- c. Si bien es cierto la renovación del CO es un requisito formal que se debe cumplir, la misma no involucra un nuevo proceso de certificación y por ende un proceso oneroso y prolongado, sino todo lo contrario; si el operador del aeródromo ha cumplido satisfactoriamente durante la supervisión permanente que le ha ejercido la DGAC y además ha presentado la solicitud de renovación (Formula DGAC-AGA-1010), entonces la renovación sería un proceso sencillo y ágil tanto para el operador como para la DGAC.

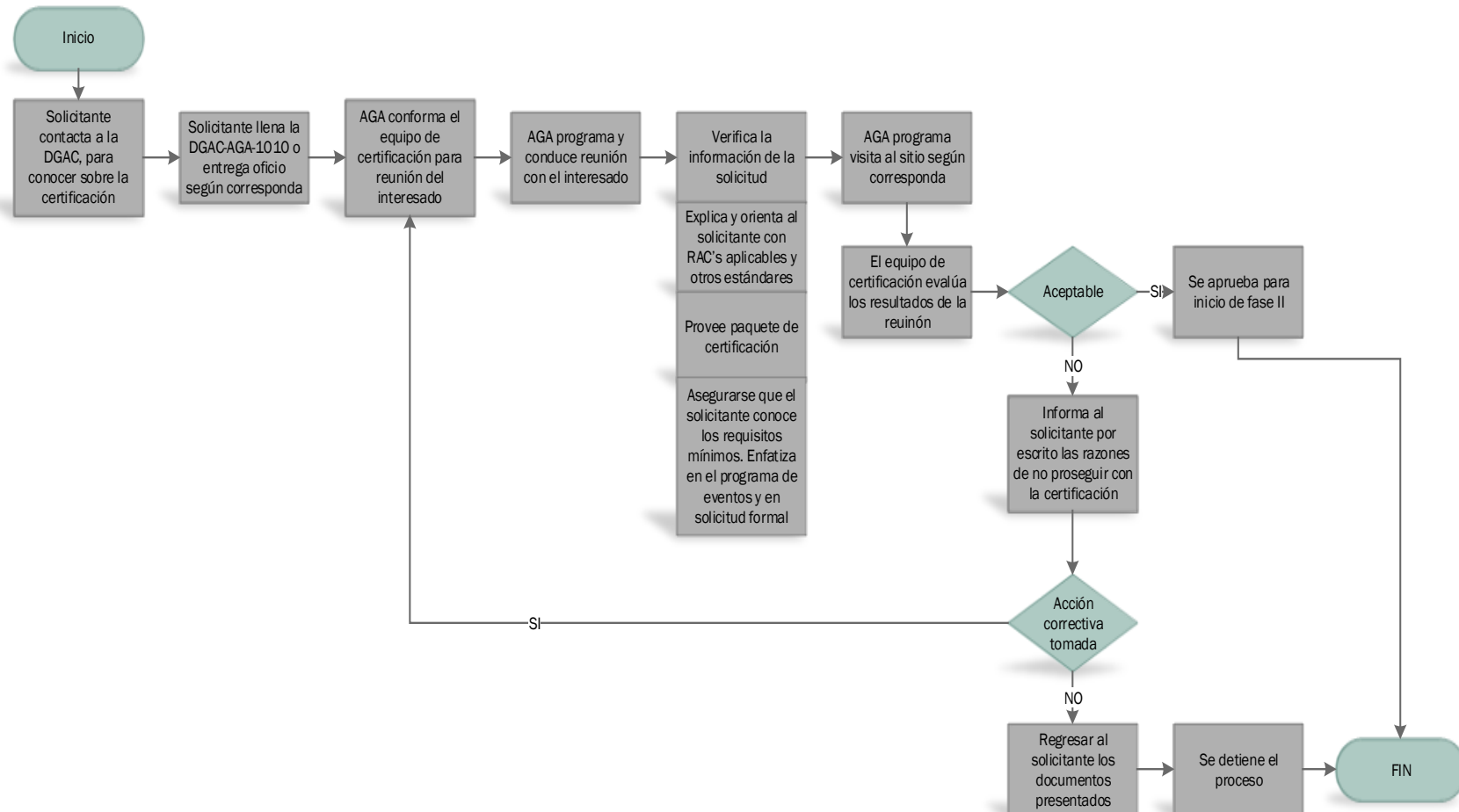
11.2.5.6 Diagramas de flujo de las fases del PCO

En la siguiente página pueden encontrarse los diagramas de flujo correspondientes a cada una de las fases del proceso de certificación.

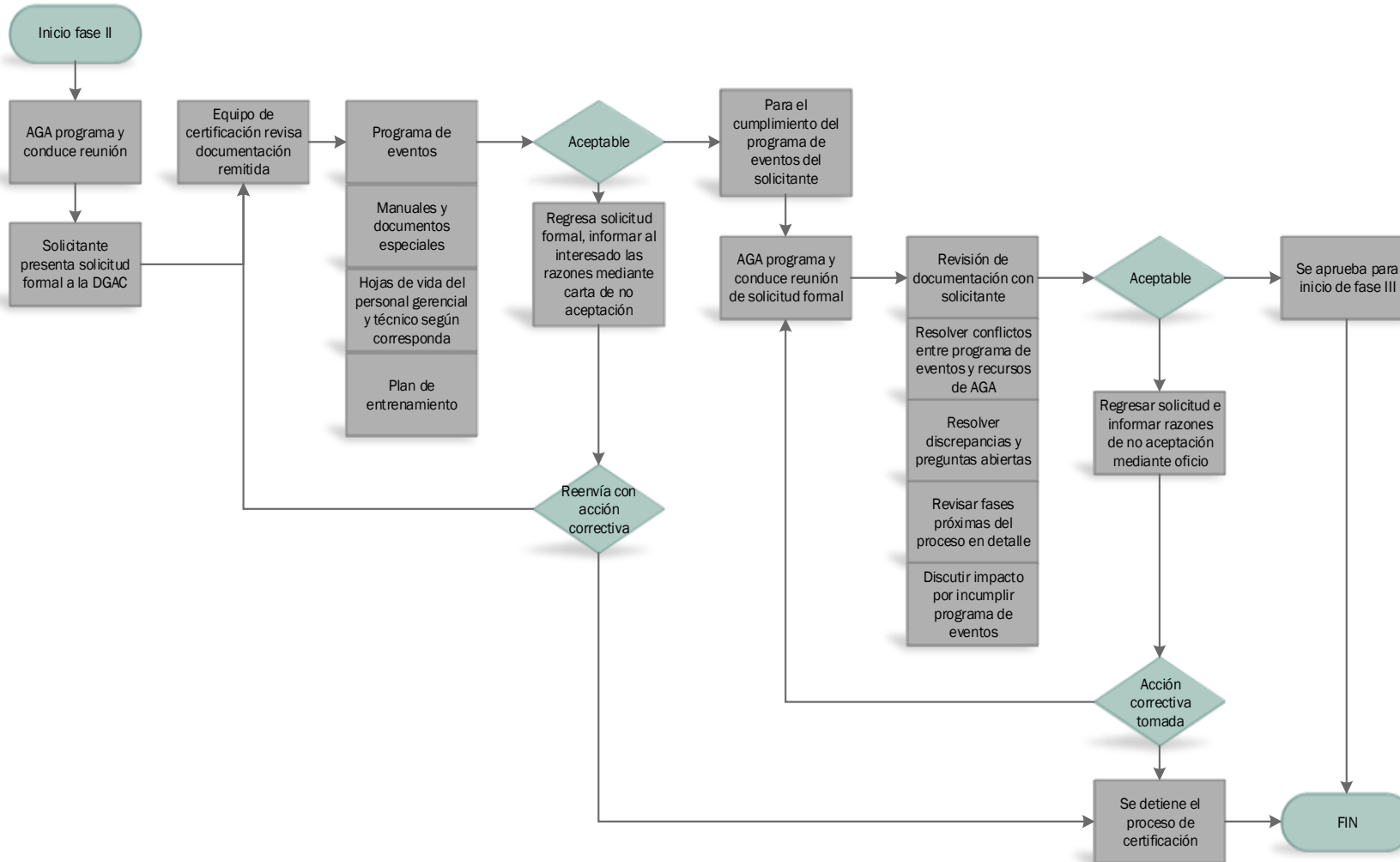
Tener en cuenta que las fases del proceso de certificación para un operador RAC 139 y 111 son similares pero no iguales, por lo tanto en los diagramas de flujo establecidos a continuación, se detalla específicamente para el PCO de aeródromo debido a la especificación de documentación, si la documentación no es relacionada a la habilitación requerida por un operador certificado bajo la RAC 111 no significa que el operador deba cumplirla, por ejemplo, en fase III se evalúan los estudios aeronáuticos pero esto aplica solamente para el operador de aeródromo, debido a que en RAC 111 en ninguna habilitación se solicita un estudio aeronáutico ya que no es aplicable.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

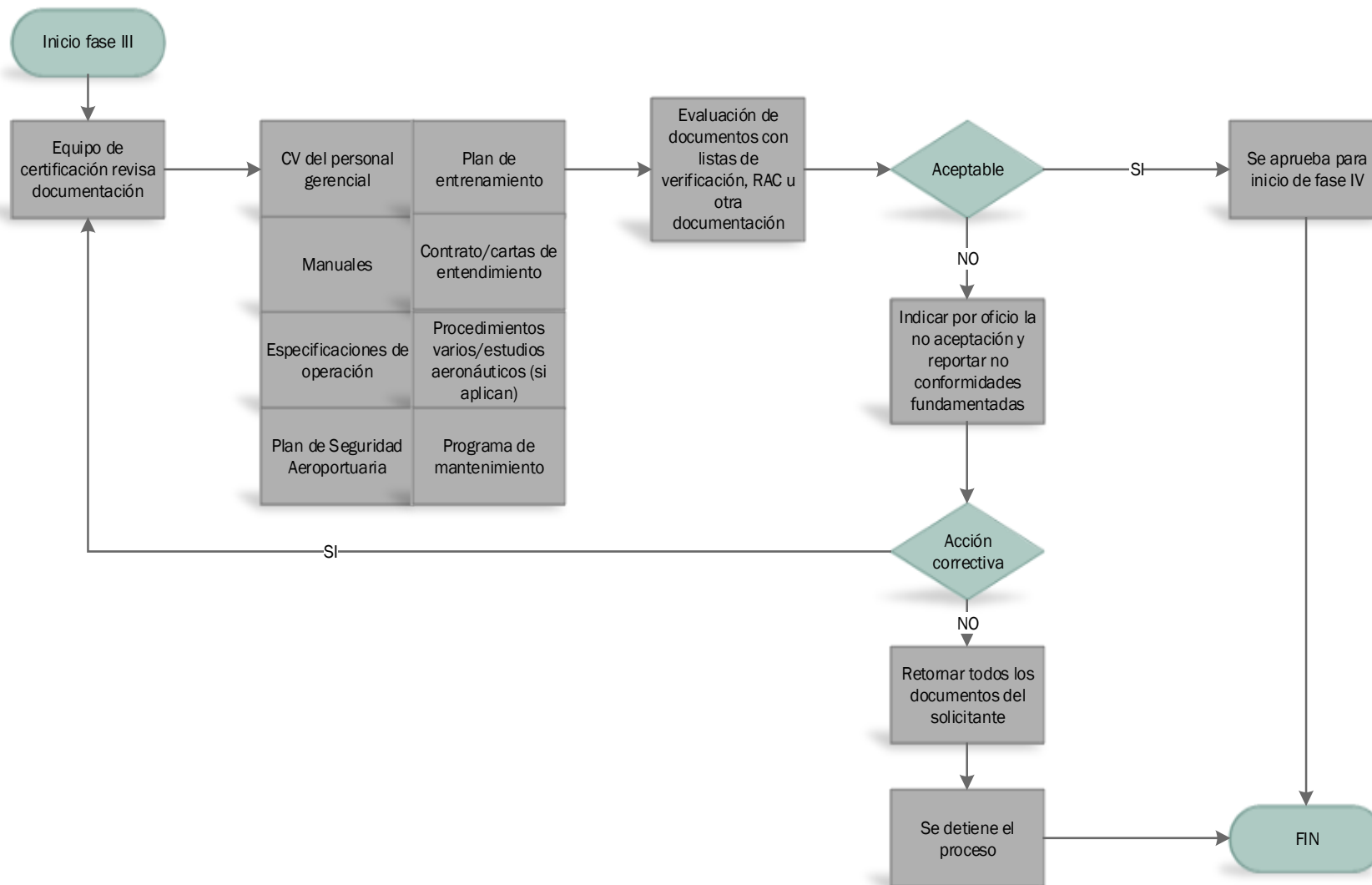
a. Fase I



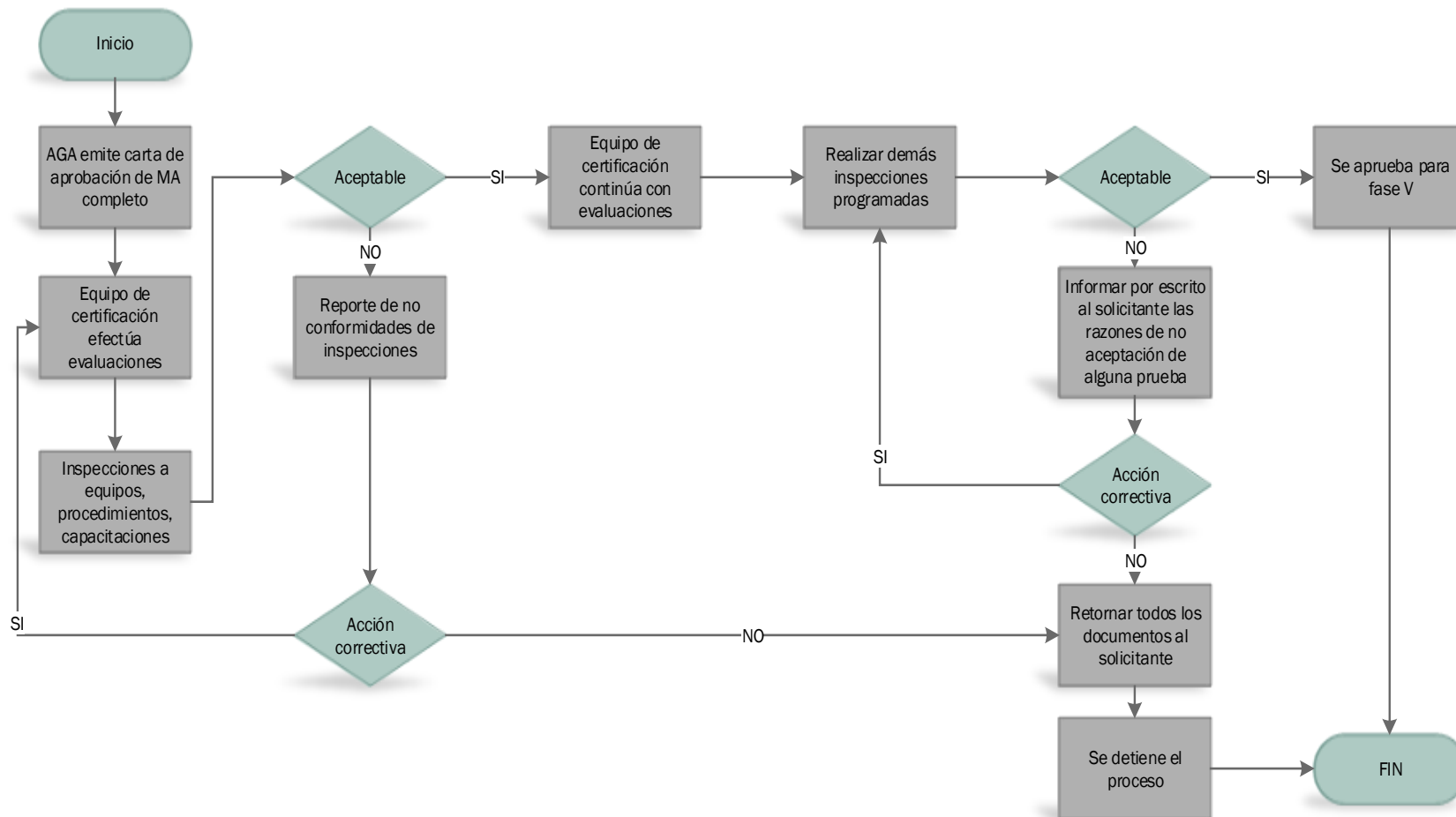
b. Fase II



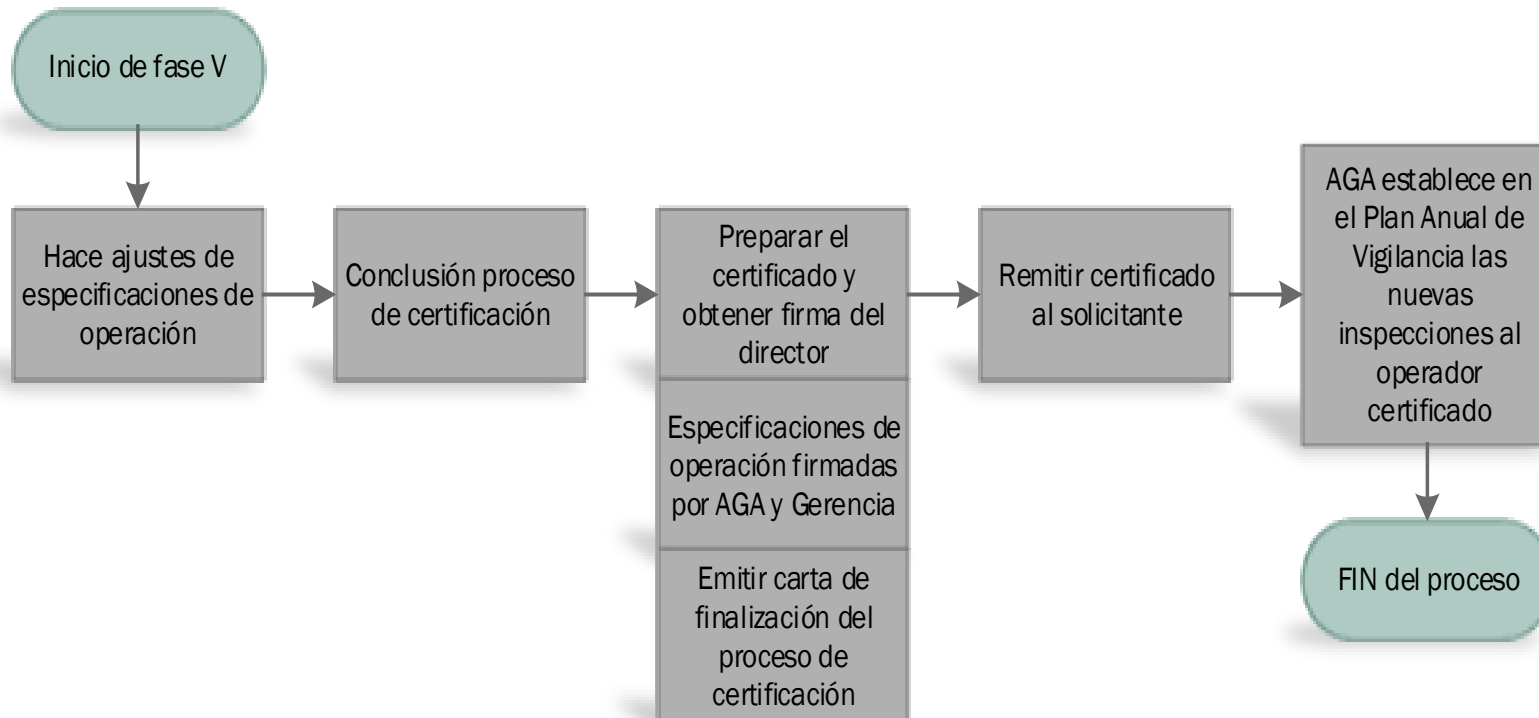
c. Fase III



d. Fase IV



e. Fase V



12 INTERPRETACIÓN Y ORIENTACIÓN SOBRE ALGUNAS SECCIONES DEL RAC 139 Y 111

12.1 GENERAL

Este capítulo aclara y constituye una guía para varias secciones de la RAC 139 y 111. Los párrafos sobre las regulaciones, que no se analizan en esta sección, se consideran fáciles de entender. Los Inspectores de Aeródromos deben utilizar criterios razonables en la aplicación de la regulación. Es muy importante que un Inspector de Aeródromos no regule más allá de la regulación.

12.2 ABREVIACIONES Y DEFINICIONES RAC 139.005, RAC 111.2

Las Abreviaciones y Definiciones establecidas forman parte implícita de la Norma y nos dan la oportunidad para aclarar o explicar el significado de una palabra o un concepto, en el caso de las Abreviaciones nos da la oportunidad de poder utilizar una representación escrita de una palabra o grupo de palabras con solo una o varias de sus letras

12.3 LIMITACIONES Y CONDICIONES DEL CERTIFICADO DE AERÓDROMO RAC 139.105

Las exenciones y excepciones que se establecen en RAC 139.105 y que están definidas en el RAC 139.005 podemos aclarar lo siguiente:

Durante el proceso de certificación de aeródromos, si un aeródromo no cumple con las regulaciones aplicables por razones geográficas, topográficas o bien por su antigüedad de diseño u otras razones y no es posible cumplirlas por causas debidamente justificadas ante la Autoridad de Aviación Civil, el operador podrá solicitar a la DGAC una exención o una excepción, amparando su solicitud con un medio alternativo de cumplimiento al llevar la diferencia a un nivel aceptable de riesgo mediante un análisis de riesgo o un estudio aeronáutico según corresponda. Como material adicional de guía se utilizará el Doc. 9981 PANS-Aeródromos, edición vigente. Los procedimientos y acciones de mitigación que establezca el estudio deben ser incluidos en el Manual de Operaciones de Aeródromo.

Para efectos de entendimiento se establecen los siguientes conceptos:

- a. Excepción: Autorización a largo plazo que se otorga al operador de un aeródromo. Libera de la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella mediante un método alterno con un nivel equivalente de seguridad operacional, realización de un estudio aeronáutico.
- b. Exención: Autorización de carácter excepcional y temporal que se otorga al operador de un aeródromo. Libera de la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella mediante un método alterno con un nivel equivalente de seguridad operacional, realización de una gestión de riesgo.

12.3.1 Seguimiento

Una vez que las medidas de mitigación propuestas (Excepciones, exenciones) sean aprobadas por la DGAC y se hayan implementado, el IA debe dar un seguimiento a las medidas propuestas a fin de garantizar su efectiva aplicación y establecer métricas para determinar que el resultado de las mismas es el esperado en cuanto a la reducción del riesgo asociado a la desviación. En caso que se verifique que las medidas de mitigación propuestas no están dando el resultado esperado, de procederá a efectuar un nuevo análisis de riesgo para ajustar las medidas o bien proponer nuevas. Este proceso de seguimiento deberá efectuarse al menos una vez al año dentro del plan anual de vigilancia de la seguridad operacional.

12.4 REQUERIMIENTOS SOBRE EL MOA. (SUB PARTE C RAC 139)

RAC 139.201 Requerimiento del Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA).

RAC 139.203 Preparación del Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA).

RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA).

RAC 139.207 Enmienda y Ubicación del Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA).

RAC 139.209 Revisión del Manual.

RAC 139.211 Aprobación del Manual de Operaciones del Aeródromo.

Apéndice 1 al RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA).

- a. El Manual de Operación de Aeródromo, puede ser abreviado como MOA, legalmente es una extensión de la regulación y constituye un puente entre los amplios requisitos de la regulación y los procedimientos e instalaciones en cada aeródromo para que se cumpla con esos requisitos. No está demás en insistir sobre la importancia de lo que apruebe en el MOA.
- b. Los elementos que se detallan en estas secciones regulatorias son los puntos mínimos que deben incluirse en el MA. Como parte de la evaluación, el Inspector de Aeródromos debe determinar que:
 - 1) El MA contiene los elementos necesarios exigidos en la sub parte C del RAC 139.
 - 2) El MA debe reflejar las condiciones y operaciones reales del aeródromo.
 - 3) Se debe mantener una copia completa y vigente del MA aprobado, en el aeródromo y en los departamentos las partes aplicables.
 - 4) Cada página del MA tiene la fecha de la aprobación inicial o la fecha de la revisión más reciente.

12.5 ENMIENDA AL MOA, RAC 139.207

Una “enmienda” al MOA es un cambio importante en el método de cumplimiento del RAC 139 por parte de un operador del Aeródromo. Las enmiendas deben enviarse al menos treinta días antes de la fecha de entrada en vigencia propuesta. En caso de situaciones fuera del control del operador aeroportuario, puede permitirse un plazo menor.

Los siguientes son ejemplos de lo que constituye una enmienda:

- a. Desarrollo del Plan para el Manejo de los peligros de Animales Silvestres
- b. Cambios en el Índice de SEI.
- c. Cambios en la frecuencia/responsabilidad de las inspecciones de seguridad.
- d. Cambios en la responsabilidad de la asistencia médica básica de emergencia.
- e. Cambios importantes en las instalaciones físicas, tales como una nueva pista de aterrizaje o una ampliación de la pista de aterrizaje.
- f. Cambios resultantes de una revisión del Plan Anual de Emergencias.
- g. Cambios en la organización.

A toda enmienda debe ser analizada sistemáticamente para evaluar el impacto en la seguridad operacional que esta puede ocasionar.

La circular de asesoramiento CA# DGAC-AGA-013-Rev.00 proporciona un procedimiento para la enmienda del Manual de Aeródromo

12.6 PERSONAL 139.303

- a. Durante la inspección, el Inspector de Aeródromos debe determinar si existe suficiente personal calificado para cumplir con los requisitos del MA y del RAC 139. El Inspector de Aeródromos debe tomar esta decisión con base en las condiciones encontradas durante la inspección. El número de personal que necesita el Operador de Aeródromo es aquél que se necesita para cumplir, mantener y operar el aeródromo con las normas mínimas de seguridad establecidas en el RAC 139. Un Inspector de Aeródromos no requiere determinar los requisitos de personal, pero puede observar las labores que realiza, revisar la lista y las descripciones de los puestos para ayudar a establecer la necesidad de personal. Si un Inspector de Aeródromos lo considera necesario, pueden usarse pruebas, orales, escritas o una demostración práctica de destrezas. En caso de usarse, las pruebas solo se considerarán una herramienta para ayudar para evaluar la capacidad. Al administrar una prueba, debe tenerse cuidado en que el examen únicamente se haga a un nivel apropiado para ese aeródromo en particular.
- b. En algunos casos, puede haber suficiente personal, pero no “calificado” debido a una capacitación inadecuada. Una falta de aptitud se demuestra si el trabajo realizado es incorrecto (por ejemplo, marcaciones inadecuadas, masillas que sobresalen de las grietas, etc.)

12.7 ÁREAS PAVIMENTADAS 139.305

- a. Durante la inspección, el Inspector de Aeródromos debe determinar si toda pavimentación disponible para el uso de aeronaves, incluyendo las rampas y las áreas de estacionamiento, recibe el mantenimiento apropiado para cumplir con las condiciones exigidas. Si se encuentra una grieta o variación en la superficie y aparentemente se crea una condición menor, que pudiera afectar el control de la dirección de una aeronave, informe al Operador del Aeródromo, de manera que se puedan tomar las medidas correctivas, según sea necesario. En aquellos casos en que las condiciones demuestran un posible deterioro del pavimento (evidencias de grietas, elevaciones, etc.) Se debe informar de inmediato del posible deterioro del pavimento.

Es importante resaltar que los baches y otras anomalías en el pavimento deben evaluarse con base en los criterios establecidos en las RAC 139.305(a) (2) y (3), ya que, una condición que satisface los criterios en (2) puede fallar en los criterios en (3).

- b. Sección 139.305(a) (2). Un hueco mayor a 5 pulgadas, pero menor a 3 pulgadas de profundidad y una pendiente lateral menor a 45 grados no constituye una discrepancia por baches con el RAC 139, pero puede considerarse una grieta que afecta el control de la dirección de la aeronave para el transporte aéreo. Si un bache tiene 3 pulgadas de profundidad, no constituye una violación de la Sección 139.305(a) (2). Si sobrepasa las 3 pulgadas de profundidad, otras pruebas deben tomarse en consideración:
 - 1) Si el área de la superficie total del hueco puede cubrirse con un círculo de 5 pulgadas de diámetro, no discrepa con la Sección 139.305(a) (2).
 - 2) Si el hueco no puede cubrirse con un círculo de 5 pulgadas de diámetro y, en algún punto, uno de los lados tiene un declive que supera las 3 pulgadas de profundidad, es de 45 grados o mayor, es una violación de la Sección 139.305(a) (2).
 - 3) Si el hueco no puede cubrirse con un círculo de 5 pulgadas de diámetro, pero el declive en uno de los lados del hueco que supera las 3 pulgadas de profundidad es menor a los 45 grados, no discrepa con la Sección 139.305(a) (2). No obstante, puede constituir una no conformidad de la Sección 139.305(a) (3), si se determina que es una variación de la superficie que podría afectar el control de la dirección de la aeronave.

- c. Sección 139.305 (a) (3). Es más probable que las grietas longitudinales afecten el control de la dirección de la aeronave que las grietas transversales. Cada caso deberá evaluarse según el criterio del IA.

12.8 ÁREAS SIN PAVIMENTAR 139.307

El Inspector de Aeródromos debe determinar si todas las áreas sin pavimentar disponibles para el uso de las aeronaves, incluyendo las pistas de estacionamiento de carga y las áreas de estacionamiento tienen el mantenimiento adecuado, de forma que cumplan con las condiciones exigidas.

12.9 FRANJAS DE PISTA 139.309

- a. Durante la inspección, determine si:
- 1) Las dimensiones de las franjas de pista se reflejan con precisión en el MA. Se recomienda que el Inspector de Aeródromos porte una cinta métrica de 50 o 100 pies o una rueda de medición para revisar las dimensiones de las franjas que parecieran no estar correctas.
 - 2) Las franjas se mantienen de conformidad con las condiciones exigidas. Las condiciones inusuales del aeródromo ocasionadas por variaciones climatológicas, tales como, barro, agua, etc., se evalúan de conformidad con cada caso. El Inspector de Aeródromos puede solicitar al conductor del vehículo que maneje en algunas secciones de las franjas para evaluar las condiciones de la superficie, si éstas lo permiten.
 - 3) Las conexiones frangibles de las estructuras de soporte metálicas superan las 3 pulgadas sobre el nivel circundante. Si es una NAVAID de Dirección General de Aeronáutica Civil que discrepa con el RAC 139, el Inspector de Aeródromos debería identificar la no conformidad y reportarla a Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b. Todas las variaciones de la superficie, tales como cunetas de desagüe y alcantarillas, dentro de las franjas deben documentarse en el MA. La franja podría extenderse hasta la alcantarilla o la cuneta y solicitarse una excepción de la Sección 139.309. Aún si no puede alcanzarse toda la longitud / anchura de la franja puede ser "práctico" que se amplíe más allá de la longitud / anchura que fue exonerada. Esto podría conllevar un trabajo menor de tierra o la reubicación de una cuneta o alcantarilla para lograr la máxima franja que sea posible.

Los proyectos mayores de "reconstrucción", que son parte de un plan global para ampliar la vida útil de la pista de aterrizaje / calle de rodaje, y los trabajos mayores similares de rehabilitación del pavimento deberían considerarse como reconstrucciones que activan los requisitos del área de seguridad de la Sección 139.309(a). Ni la adición de una capa de fricción porosa o ranuradora, ni un revestimiento diseñado solo para proteger la integridad estructural del pavimento existente como un medio para lograr su vida útil anticipada originalmente, se considera una reconstrucción, de conformidad con esta disposición. Una "ampliación" importante incluiría proyectos que están claramente diseñados para aceptar una aeronave diferente o para proporcionar una mayor carga útil para la aeronave que está usando el pavimento. Como pauta, la extensión de las pistas de aterrizaje que miden alrededor de 500 pies (150 metros) o más se considera "importante" para los fines de esta disposición.

- c. Ocasionalmente las cuadrillas de construcción contratadas han puesto en peligro la integridad de las franjas de la pista de aterrizaje / pista de rodaje al crear surcos o dejar equipo o material de construcción en esas áreas.
- d. Objetos ubicados fuera de las franjas aprobadas. Es conveniente que se informe al operador del aeródromo acerca de todos los objetos ubicados fuera de las áreas de seguridad aprobadas del aeródromo, pero que están dentro de las normas vigentes del diseño de las franjas incluidas en

el RAC 14 y en el Manual de Diseño de Aeródromos–OACI Doc. 9157 para su eliminación. Aunque no constituyen una no conformidad de las regulaciones, debería fomentarse y hacer conciencia en los operadores de Aeródromos de la ampliación en la seguridad que podrían tener esas medidas en la posición de seguridad total del aeródromo.

12.10 AYUDAS VISUALES

a. Durante la inspección determine si:

- 1) Las pistas de aterrizaje están marcadas, apropiadamente, para una aproximación con los mínimos autorizados, y que cumplen con las normas del Manual de Diseño de Aeródromos-OACI Doc. 9157. edición actual. Las pistas de aterrizaje están iluminadas para una aproximación con los mínimos autorizados. Revise las luces de la pista de aterrizaje en ambas direcciones desde cada extremo y en la línea central. Gire las luces en todos los niveles de intensidad. Las luces deberán tener un brillo y alineación uniformes y los colores adecuados. De igual manera, al girar las luces, asegúrese que revisar si hay un cambio notable en la intensidad entre los niveles.
- 2) Aeródromos con operaciones nocturnas o durante condiciones por debajo de los niveles mínimos del VFR tengan luces laterales amarillas.
- 3) El operador del aeródromo deberá proporcionar y mantener la iluminación de la pista de aterrizaje que cumpla con las especificaciones para la aproximación con los mínimos autorizados para cada pista de aterrizaje.
- 4) Las luces de borde de la pista de aterrizaje deben ser blancas (claras) excepto que sean sustituidas por amarillas en los últimos 600 m o en el último tercio, si la pista de aterrizaje por instrumentos, para indicar la zona de precaución. El propósito de las luces amarillas es ofrecer información de salida de un viraje después de un aterrizaje y están instaladas en el extremo de la pista de aterrizaje enfrente de del umbral del aterrizaje. Se instalan en ambos lados de una pista de aterrizaje cuando hay aproximaciones por instrumentos a cada extremo.

Pista de Aterrizaje por Instrumentos es una pista de aterrizaje equipada con dispositivos electrónicos y visuales de navegación para los cuales se ha aprobado un procedimiento de aproximación de precisión o no precisión que tiene mínimos para el aterrizaje directo aprobados.

- 5) Durante las inspecciones iniciales y de vigilancia, preste atención a la ausencia de luces laterales en las intersecciones o pista de aterrizaje-pista de rodaje y determine si se está afectando la seguridad. Preste especial atención a las situaciones donde faltan dos o más luces consecutivas. Generalmente estas situaciones deberían corregirse al instalarse dispositivos adicionales. Al determinar si es necesario instalar un accesorio individual para luces laterales semi rasantes faltantes, los siguientes puntos deben tomarse en cuenta:
 - i. ¿Hay otras indicaciones visuales en la intersección, por ejemplo, señales de orientación o iluminación en la línea central?
 - ii. ¿Es compleja la geometría de la intersección?
 - iii. ¿Confundiría al piloto la adición de otra luz semi rasante?
 - iv. Con base en la respuesta estas preguntas y el criterio del Inspector de Aeródromos que si necesita instalar luces semi rasantes faltantes, el Inspector de Aeródromos debe hacer lo siguiente:
 - v. Tomar las medidas necesarias para que se instale el accesorio para luces laterales semi rasantes faltantes. Dependiendo de la seriedad del problema, las

medidas pueden variar desde la instalación inmediata a la instalación como parte del próximo proyecto eléctrico.

- vi. En el informe debe documentar las semi rasantes faltantes y, cuando sea pertinente, las medidas tomadas.
- 6) Las calles de rodaje están con las señalizaciones y luces adecuadas. Se exigen las señales de borde de la calle de rodaje en donde no puede apreciarse fácilmente la calle de rodaje o en donde una calle de rodaje está delineada en un área pavimentada grande, como en una rampa de estacionamiento. Se usan dos tipos de señales de borde de calles de rodaje, dependiendo de si se supone que la aeronave debe cruzar el borde de la calle rodaje; la continua y la intermitente. Las intermitentes se usan en aquellas situaciones en que la aeronave debe cruzar un área contigua programada para el uso de la aeronave. Adicionalmente, si el aeródromo está abierto en la noche o durante Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos (IMC), las calles de rodaje deberán tener luces en la línea central, o luces de borde.
- 7) Las señales deben estar iluminadas si está iluminada la pista de aterrizaje o la calle de rodaje donde estas señales están instaladas. Las señales de posición y cualesquiera señales de ubicación deben estar iluminados, incluso si calle de roja en la cual se instalaron no está iluminada.
- 8) El aeródromo está equipado con un faro de aeródromo en funcionamiento si está abierto durante las horas de oscuridad o durante IMC.
- 9) La iluminación de aproximación tiene el mantenimiento adecuado. La iluminación de aproximación que cubre esta sección es (por ejemplo, los sistemas de iluminación de aproximación VASI, REIL). Revise los procedimientos para verificar la calibración del REIL/VASI. Estos procedimientos también deberían estar contemplados en el Programa de Mantenimiento.
- 10) Las luces indicadoras de obstáculos están en funcionamiento. Revise la carta de aproximación, para obtener una lista de los obstáculos iluminados.
- 11) Los sistemas de señalización e iluminación en el aeródromo tienen el mantenimiento adecuado. "Mantenimiento adecuado" incluye: limpieza, reemplazo o reparación de cualquier elemento de señalización o iluminación esté fundido, faltante o que no funcione; mantener todos los elementos claros (no oscurecidos) y visibles y asegurarse que proporcione una alineación precisa (lo cual incluye la alineación de los soportes) para el usuario. El Inspector de Aeródromos debe verificar el tiempo de conmutación de la fuente de energía de emergencia.
- 12) Las otras iluminaciones del aeródromo para las plataformas, caminos, edificios, etc., están correctamente ajustadas o protegidas para evitar interferencias con el ATS y con los pilotos de las aeronaves. Este punto debería discutirse durante la entrevista con la administración del ATC.
- 13) Esté alerta a las calles de rodaje colindantes a rampas o plataforma grandes. Es posible que estas calles solo tengan luces en uno de sus lados.

12.11 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS: DETERMINACIÓN DEL ÍNDICE 139.315

- a. Determinación del índice de SEI. El índice de SEI del Aeródromo se determina con una combinación de:

- 1) La longitud y ancho de las aeronaves, (esto indica el número de vehículos a presentar en funciones)
 - 2) El promedio trimestral de operaciones de las aeronaves de transporte de pasajeros. Véase el RAC 139.315.
- b. Orientación para determinar el índice de SEI según el número de movimiento de aeronaves contados en los tres meses consecutivos e mayor actividad del año, de la manera siguiente:
- 1) Cuando el número de movimientos de los aviones de categoría máxima que normalmente utilizan el aeropuerto sea de 700 o más durante los tres meses consecutivos de mayor actividad, dicha categoría debería ser entonces la categoría del aeropuerto (ver ejemplos);
 - 2) Cuando el número de movimiento de los aviones de categoría máxima que normalmente utilizan el aeropuerto sea inferior a 700 durante los tres meses consecutivos de mayor actividad, la categoría del aeropuerto podría ser entonces la inmediata inferior a la del avión de categoría máxima, incluso cuando exista una gran diferencia entre las dimensiones de los aviones que se han incluido para llegar al número de 700 movimientos.
 - 3) Cabe señalar que el nivel de protección proporcionado sobre la base de la frecuencia de las operaciones a que se hace referencia en incisos 1 y 2 anteriores no será inferior a una categoría por debajo de la categoría determinada.
 - 4) Cada aterrizaje o despegue cuenta como un movimiento. Véase la RAC 139.315, para determinación de categoría.
- c. Las aeronaves de carga, debido a que solamente lleva pasajeros (tripulación) en el área de la cabina, se puede entonces entender como área crítica de la aeronave la cabina, a diferencia de una aeronave de pasajeros en donde el área crítica es toda la aeronave. Estas aeronaves pueden según el Anexo 14 Vol. I de la OACI, reducirse de categoría para esto vea la RAC 139.

12.12 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS. REQUISITOS OPERACIONALES 139.319

- a. El inspector de Aeródromos debe determinar si:
- 1) Los vehículos de SEI que cumplen con el índice del aeródromo. El equipo respaldo debe detallarse por separado y demostrarse que es "igual" al equipo exigido, en términos de tiempo de respuesta, tasa de descarga, capacidad de comunicación y cantidades del agente. (Véase la sección 139.319 (a)).
 - 2) Aumento en el promedio diario de salidas:
 - i. Si, como resultado del aumento en el promedio diario de salidas, el grupo de aeronaves más grande es cuatro o menos, el índice de SEI sería el índice inferior al grupo de aeronaves más grande.
 - ii. Si como resultado del aumento en el promedio diario de salidas, el grupo de aeronaves más grande es cinco o más, el Índice de SEI se aumentará. Si esto ocurre, el aeródromo tiene las siguientes opciones:
 - Hacer gestiones para comprar o arrendar el equipo SEI apropiado para el índice;
 - Modificar el equipo contra incendios estructurales para satisfacer temporalmente el nuevo índice de SEI, hasta que haya disponible el equipo de SEI apropiado.

- Si el equipo no puede proveerse antes del inicio propuesto de la operación, el aeródromo deberá retrasar el nuevo servicio hasta que el equipo apropiado esté disponible o buscar una exención temporal del RAC 139.317.

3) Reducción del índice del SEI.

- i. Una reducción permanente en el promedio de movimientos. Si hay una reducción en el promedio diario de salidas, el aeródromo puede reducir el índice, tan pronto como se reduce la actividad real al nivel del índice inferior. Esta reducción debe incluirse en el MA.
- ii. Un aeródromo que temporalmente pierde un vehículo de SEI obligatorio puede reducir su índice (siempre que el equipo restante sea adecuado) y permitir una cantidad menos de 700 movimientos de aeronaves del índice original sin que constituya una violación de la Sección 139.315(c) (1).

Ejemplo:

Un aeródromo que tiene una capacidad SEI del índice 9 y que temporalmente pierde un vehículo de SEI, puede bajar al Índice 8 (siempre que el equipo restante sea adecuado).

- i. Cada vehículo de SEI obligatorio está equipado con las radiocomunicaciones adecuadas, faros, y está marcado en colores que contrasten con el fondo y optimicen la visibilidad en el día/noche.
- ii. Cada vehículo de SEI obligatorio tiene la capacidad de funcionamiento para desempeñar las funciones exigidas y cuenta con una caseta adecuada para protegerlo de efectos de la exposición al sol.

12.13 EQUIPO NECESARIO PARA DESEMPEÑAR SUS FUNCIONES (PERSONAL SEI)

- a. Tal equipo deberá incluir vestimenta protectora, pantalones protectores, casco y guantes y un aparato de respiración autónoma que cumpla con las normas de la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA).
- b. Este equipo también puede incluir equipo médico de emergencia, tal como, camillas, tablillas inflables, equipo de oxígeno, etc., si el servicio médico básico lo proporciona el personal de SEI.
- c. El personal de SEI que participa en operaciones de rescate y extinción de incendios deberá utilizar el equipo protector completo, incluyendo los aparatos de respiración autónoma durante las respuestas. Esta exigencia no es aplicable para el conductor/operadores del vehículo de SEI, a menos que deban formar parte o realizar labores de rescate.
- d. El conductor/operador del vehículo de SEI tendrá el equipo de protección listo.
- e. Se recomienda que los trajes de proximidad sean utilizados por quienes responden primero al sitio de un accidente y se formarán para extinguir un incendio causado por combustible líquido inflamable o se involucrarán en operaciones de rescate de pasajeros. Sin embargo, es aceptable el equipo de penetración estructural que cumpla con las normas del NFPA actualizadas.
- f. El programa de capacitación de SEI cumple con los requisitos de la Sección 139.319(j) (2) y demuestra su conocimiento en estas áreas.

- g. Los registros de capacitación indican que todo el personal de SEI ha participado en al menos un simulacro con un incendio real en los meses 12 anteriores. Un simulacro con un incendio real debe incluir un incendio en un foso o una maqueta de aeronave, usando el combustible suficiente para dar una capacitación realista con una intensidad comparable a las aeronaves de la línea aérea que operan en el aeródromo. En el contexto de esta sección un "simulacro con un incendio real" tiene el mismo significado que un "incendio simulado en una aeronave".
- h. El rendimiento esperado según se describe en el NFPA 1003-1987, Capítulo 16, Operaciones de Extinción de Incendios, se satisface de la siguiente manera:
- 1) El bombero del aeródromo a quien se le ha entregado un vehículo de bomberos tipo aeródromo equipado con espuma deberá demostrar su control y extinguir un incendio simulado de una aeronave usando mangueras y torretas.
 - 2) El bombero de aeródromo, a quien se le entrega un vehículo de bomberos diferente al del tipo aeródromo equipado con espuma deberá hacer la demostración usando los chorros contra el incendio para proteger a los bomberos y a los ocupantes.
 - 3) El bombero de aeródromo, a quien se le entrega un vehículo de bomberos diferente al tipo aeródromo, equipado con espuma, deberá demostrar el control y extinguir un fuego simulado de una aeronave, usando mangueras y torretas. Las aeronaves que serán simuladas serán iguales a las que se describen en la sección de rendimiento del NFPA 1003-1987, Capítulo 5, 5091.1, Familiarización con las Aeronaves, es decir, aquellas asociadas con el Índice de SEI para ese aeródromo en particular.
- i. Al menos un miembro del personal en turno debe de tener capacitación y está actualizado en asistencia médica básica. No es necesario que esta persona entrenada en asistencia médica forme de respuesta a tiempo establecida en la Sección 139.319(i) (2). Sin embargo "en turno" significa que debe haber un medio garantizado que esa persona esté disponible. Por ejemplo, una solución satisfactoria podría ser un servicio de ambulancia ubicado cerca del aeródromo con personal que haya recibido capacitación en los requisitos estipulados en la Sección 139.319(j), que está dispuesto a ceder a una persona durante las operaciones. Por supuesto, se tendría que garantizar un tiempo de respuesta razonable. Si bien la norma de 3-4 minutos de tiempo de respuesta de la unidad de SEI no es necesaria, la respuesta debería ser lo suficientemente rápida como para que sea útil en proporcionar la asistencia médica básica inicial estipulada en esta disposición.
- Si bien este curso proporciona el contexto para el requisito reglamentario, esta no es la única capacitación que puede cumplir este requisito. Cualquier programa legítimo obtenido de la Cruz Roja, hospitales, doctores, enfermeras o Técnicos Médicos en Emergencias etc. es aceptable si cubre las nueve áreas identificadas en la regulación y dura un mínimo de 40 horas.
- Debe haber pruebas, tales como el resultado de una prueba o el recibo de algún tipo de certificado, de que lo completó con éxito.
- En relación con la exigencia de que la persona esté actualizada en la capacitación para atención médica básica de emergencias, no se necesita, en sí misma, que se tomen cursos de refrescamiento. Sin embargo, si la organización que ofreció la capacitación inicial ha incluido material diferente o nuevo en las áreas obligatorias que pudieran cambiar significativamente el desempeño de esa persona durante una situación de emergencia, sería razonable esperar que se curse una actualización en el(as) área(s) revisada(s).
- j. Debe haber suficiente personal de SEI disponible para operar los vehículos de SEI necesarios, de acuerdo con la Sección 139.319 (j) (4).

- k. Al menos un vehículo de SEI obligatorio responde en el sitio en un plazo de 3 minutos desde la alarma y comienza a descargar el agente. Todos los vehículos de SEI obligatorias restantes responden en el sitio y comienzan a descargar el agente en un plazo de 4 minutos desde la alarma.
- 1) A criterio del Inspector de Aeródromos, puede usarse una descarga de agua en lugar de otros agentes para una respuesta a tiempo. Sin embargo, una demostración de la descarga de los agentes que no se usan en el simulacro de respuesta (excepto por el Halon 1211) debe hacerse en uno de los vehículos de respuesta obligatorios antes de que termine la inspección para garantizar una aptitud adecuada.
 - 2) Durante la inspección de certificación, el Inspector de Aeródromos solicitará que el personal de SEI realice una prueba con refractómetro en los vehículos de respuesta obligatorio. Al observar la preparación y desempeño de esta prueba, se debe lograr lo siguiente:
 - 3) Tener un Inspector de Aeródromos del conocimiento del personal de SEI del vehículo y sus sistemas. En algunos casos, el personal de SEI puede tener un refractómetro pero no sabe cómo usarlo. En esas situaciones, usted debe estar preparado para realizar una prueba del refractómetro y dar un poco de entrenamiento básico. * Si el departamento de SEI no realiza pruebas periódicas con el refractómetro solicite que lo hagan.
 - 4) Tener una idea del grado de mantenimiento para los dispensadores de espuma y, por lo tanto, de los sistemas de los vehículos. Si los resultados de la prueba del refractómetro indican que la mezcla de espuma tiene una baja o alta proporción de espuma es muy pobre o rica, indique al oficial de SEI responsable que debe revisarse el sistema para determinar si el dispositivo de suministro está ajustado correctamente.
 - 5) Los ejercicios de respuesta de SEI pueden realizarse en la noche o con mal tiempo. Sin embargo, debe usarse discreción para asegurarse que no se ponga en riesgo la seguridad. Si existe alguna duda sobre si puede hacerse un ejercicio de manera segura, este debería posponerse. Al realizar el ejercicio de tiempo de respuesta cronometrada, el Inspector de Aeródromos debe tener presente que los tiempos estipulados en el RAC 139 se basan en una ruta directa, en pavimento seco, en buenas condiciones climatológicas. Si el ejercicio se realiza en la noche o en otras condiciones diferentes a las secas, los tiempos pueden ajustarse a criterio del Inspector de Aeródromos para esperar que cambien las condiciones adversas.
 - 6) Queda a discreción del Inspector de Aeródromos el sitio donde se realiza el ejercicio de tiempo de respuesta en el aeródromo.
- l. El sistema de alarma es aceptable. El cronometraje del tiempo de respuesta comienza con la activación de la primera señal de alarma en la estación de SEI en el aeródromo. Normalmente será la activada por ATS de cualquier sistema de alarma usado por el aeródromo. La señal puede ser audible (sirena, timbre del teléfono, pito, etc.), visual (iluminación del dormitorio, luz estroboscópica, etc.) o una combinación de ambas. La estación de SEI normalmente es una estación de bomberos donde están estacionados los vehículos y los tripulantes, pero puede ser una oficina de despacho de servicios de incendio que controla el movimiento del personal SEI y vehículos en un sitio diferente. Es importante que el cronometraje comience con la activación de la primera señal de alarma e incluya cualquier transmisión del mensaje, conformación del equipo SEI, coordinación y otros procesos que deben hacerse como parte de la respuesta. Si hay problemas para cumplir con el tiempo de respuesta posiblemente se debe a que la alarma entra en la estación de bomberos en el punto equivocado y que el sistema debe modificarse o eliminar comunicaciones lentas, coordinación, etc.

- m. Todos los caminos de acceso para emergencia tienen el mantenimiento necesario para usarlos en todas las condiciones climatológicas. Los caminos de acceso para emergencia son aquellos necesarios para cumplir con los requisitos de SEI. Los caminos construidos específicamente para ser usados por los vehículos de acceso y deberán indicarse en el MA. Además, los caminos de servicio ubicados en el área de seguridad deben ser designados por el operador del aeródromo como un camino de acceso para emergencias y declararlo en buenas condiciones para usarlo en todas las condiciones climatológicas.
- n. Sección 139.319(h) (2). Técnicamente, un vehículo de SEI es inoperante si durante el mantenimiento preventivo, no puede cumplir con los requisitos de respuesta. En los Aeródromos que no tienen equipo SEI adicional, el mantenimiento debe programarse en periodos en que las aerolíneas no están operando. Se esperaría una notificación a Dirección General de Aeronáutica Civil y a las aerolíneas cuando el equipo SEI obligatorio para cumplir con los requisitos de categoría se descompona y no puede repararse de inmediato.

Si no hay un vehículo de SEI con químico seco o halón para las categorías 1 a 5 disponible como reemplazo en un periodo de 48 horas (esto aplica para todos los vehículos exigidos de conformidad con las Sección, puede hacerse una de las siguientes sustituciones:

- 1) Para Aeródromos con categoría 6 a 10, al menos algún otro vehículo obligatorio debe llevar dos extintores de incendio portátiles con químico seco.
 - 2) Para los Aeródromos con capacidades 1, 6, 5, se debe proveer un vehículo con capacidad de cumplir los requisitos del tiempo de respuesta de la Sección 139.319(i) (2) y los requisitos de comunicación de la 139.319(e), que tenga dos extintores de incendios portátiles con químico seco.
- o. En cualquiera de los casos indicados anteriormente, cada extintor debe tener la clasificación de la agencia Underwriters Laboratories (UL) de al menos 120 BC. El químico seco puede tener una base de potasio o sodio. El extintor puede ser de presión acumulada o del tipo de activado por presión del cilindro. Nota: La sustitución no es una opción si, como reemplazo, está disponible un vehículo clasificado para categorías 1 a 5. Como asunto práctico, el tiempo límite para esta sustitución es 10 días. Si en ese plazo, el vehículo de las categorías 1 a 5 no se ha puesto en servicio nuevamente o se ha sustituido, las opciones vigentes para el operador aeroportuario son: la justificación de una exención para dar con una capacidad SEI menor a la exigida o cerrar el aeródromo para las actividades de operadores aéreos.
- p. Respuesta fuera del Aeródromo del Equipo SEI. El MA deberá incluir situaciones en que el equipo y personal están dentro o fuera del aeródromo respondiendo a una emergencia y no están disponibles para cumplir con las capacidades de la categoría publicada. Los procedimientos deben incluir la notificación a los operadores aéreos de la reducción de categoría por medio de los procedimientos normales de notificación y el uso de la NOTAM. Si bien no debería fomentarse que los operadores del aeródromo respondan a emergencias fuera del aeródromo donde no haya aeronaves involucradas, se reconoce que los aeródromos pueden recurrir a este respaldo, en ciertas circunstancias particularmente cuando algún incendio pone en peligro la operación a los equipos e instalaciones del aeródromo.
- q. En tales circunstancias, si el titular del certificado emitió inmediatamente las notificaciones y la NOTAM sobre la capacidad reducida, no existiría una violación de la regulación.

Si los vehículos de SEI han respondido a una emergencia, dentro o fuera del aeródromo, que involucra un accidente / incidente con una aeronave y las aerolíneas no fueron notificadas de un cambio de categoría (incluyendo la emisión de la NOTAM), el titular del certificado tendría bases para presentar una desviación de conformidad con la Sección 139.113.

La clave para evitar problemas en esta área es que el titular del certificado anticipe estas situaciones al momento de desarrollar el plan de emergencia del aeródromo. La planificación previa de estos escenarios junto con el Inspector de Aeródromos debería reducir la posibilidad de que haya violaciones cuando se presente la situación.

12.14 MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MATERIALES PELIGROSOS Y SUSTANCIAS 139.321

a. El IA debe determinar si:

- 1) Los procedimientos para el manejo de mercancía peligrosa están establecidos para el titular del certificado.
- 2) Se han establecido normas de seguridad contra incendio aceptables para el manejo de combustible. Estas normas deben incluirse en el MA y el Inspector de Aeródromos las debe considerar aceptables. Se recomienda consultar el NFPA 407 y la seguridad contra incendio en relación con las normas para el manejo de incendios en el Apéndice 7 del AC 150/5230-4, Almacenamiento, Manejo y Despacho de Combustible de Aviación, edición vigente, para crear un nivel mínimo de norma de seguridad contra el incendio.
- 3) El operador del aeródromo realiza las inspecciones adecuadas de vehículos e instalaciones físicas de los agentes proveedores de combustible al menos una vez cada cuatro meses, y mantiene registros de los veinticuatro meses anteriores.

El titular del certificado es el responsable de realizar la inspección de las instalaciones para el suministro de combustible en el aeródromo, para garantizar que el proceso de inspección es adecuado, el Inspector de Aeródromos deberá efectuar al menos una auditoria anual y una o más inspecciones de las instalaciones para el suministro de combustible (incluyendo los vehículos para el transporte de combustible) en el aeródromo. El tamaño de la muestra queda a criterio del Inspector de Aeródromos.

Para garantizar la seguridad del aeródromo, se solicita a los Inspectores de Aeródromos que promuevan entre los titulares de certificados que supervisen los programas de suministro de combustible de las aerolíneas. Si un Inspector de Aeródromos observara un problema potencial de seguridad en relación con la operación de suministro de combustible o en las instalaciones para suministro de combustible de un operador aéreo, deberá informar al operador del aeródromo.

- 4) Al menos un supervisor en cada agente proveedor de combustible ha terminado un curso satisfactorio sobre seguridad de incendios por combustible. Los seminarios de capacitación deben ser revisados por Dirección General de Aeronáutica Civil para su aceptación, los operadores de aeródromo que quieran desarrollar un curso de capacitación exclusivamente para sus Aeródromos pueden trabajar con la estación de SEI para el desarrollo de un curso de capacitación en seguridad contra incendios para los supervisores de los agentes proveedores de combustible. Ese programa de estudios para la capacitación debe ser revisado por el Inspector de Aeródromos para determinar si es aceptable para Dirección General de Aeronáutica Civil. El plan de las lecciones y los materiales de referencia a utilizar también deberán incluirse para ayudar al IA a evaluar el programa de estudios de la capacitación. El programa de estudios, como mínimo, debe enfocar los siete puntos que se detallan en la Sección 139.321(b).
- 5) Los empleados de cada agente proveedor de combustible que han recibido al menos capacitación integrada en el sitio de trabajo (OJT), sobre seguridad contra el incendio por parte de un supervisor capacitado, no requieren la capacitación recurrente.

- 6) Puesta a Tierra. La última revisión Vigente a partir del NFPA 407, con fecha enero de 1991, no exige puesta a tierra para la protección estática en el caso de suministro de combustible en vez de ello se exige la conexión a masa. No obstante, cuando se realicen algunos tipos de mantenimiento en la aeronave, la protección contra descargas eléctricas mediante puesta a tierra es una necesidad.
- 7) Auto abastecimiento. La Sección 139.321(c) exige la supervisión de todas las actividades de suministro de combustible en el aeródromo” Los auto proveedores de combustible pueden clasificarse como: (a) corporativos u operadores de aeronaves grandes que están suministrando su propio servicio de abastecimiento de combustible, y (b) dueños de aeronaves pequeñas que están realizando sus operaciones de reabastecimiento de combustible utilizando contenedores pequeños

12.15 INDICADORES DE DIRECCIÓN DEL VIENTO

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar si el aeródromo tiene un cono de viento en funcionamiento. Se exige que el operador del aeródromo instale un cono de viento para proporcionar información sobre la dirección del viento en la superficie del aeródromo. Estos deben instalarse en cada extremo de las pistas de aterrizaje o, al menos, en un punto visible para el piloto durante los despegues y aterrizajes (los conos de viento deben instalarse fuera de las franjas de las pistas de aterrizaje). Si el aeródromo está abierto durante la noche, los indicadores de viento exigidos deben estar iluminados.

12.16 PLAN DE EMERGENCIAS AEROPORTUARIAS

- a. El IA debe determinar sí:
 - 1) El PEA cubre esas emergencias y medidas asociadas descritas en la Sección 139.325. También debería promoverse que el operador incluya procedimientos para dar respuesta a otras fallas como fallos en el servicio eléctrico, como derrames de combustible, mercancías peligrosas, agua y aguas residuales.
 - 2) Está lo suficientemente detallado para guiar adecuadamente a todos los involucrados.
 - 3) El operador del aeródromo ha tomado las medidas adecuadas para que las agencias y el personal indicado en el PEA participe en el desarrollo del plan. Busque la página de firmas, la lista de agencias o cartas que tratan sobre reuniones (revisiones y coordinación).
 - 4) El plan contiene procedimientos para informar a las instalaciones, agencias y personal del lugar de un accidente de una aeronave en el aeródromo, la cantidad de personas involucradas y cualquier otra información necesaria tan pronto como esté disponible. A criterio del Inspector de Aeródromos, realice una prueba de la comunicación de los procedimientos de notificación del plan de emergencia de las agencias de ayuda mutua para evaluar lo oportuno y efectivo de los procedimientos de notificación. Seleccione al azar una cantidad de números telefónicos incluidos en el plan de emergencia y contacte a la agencia de ayuda mutua indicadas, para verificar la vigencia del número de teléfono.
 - 5) Si es aplicable, el PEA incluye disposiciones para el rescate en agua, hasta donde sea práctico. Los cuerpos de agua importantes o pantanos se consideran colindantes al aeródromo si están bajo las rutas de aproximación/salida de los vuelos, fuera del “punto de aproximación final” en las pistas de aterrizaje con aproximaciones publicadas, y fuera de 2 millas en pistas de aterrizaje con aproximaciones visuales. Un río bajo una ruta de aproximación/salida de los vuelos se considera un cuerpo de agua importante, si su ancho alcanza un cuarto de milla durante el invierno.

- 6) Todo el personal del aeródromo que tiene deberes y responsabilidades, de acuerdo con el PEA, debe estar familiarizado con las labores asignadas y tiene la capacitación adecuada. Haga preguntas al azar al personal en el PEA para determinar la validez del programa de capacitación y para garantizarse que todo el personal del aeródromo con está familiarizado con sus labores y tiene la capacitación adecuada. Las pruebas, escritas u orales pueden usarse en caso que el Inspector de Aeródromos lo considere necesario.
- 7) Se hizo una revisión del PEA con la participación de todas las agencias involucradas en los 12 meses anteriores. Una revisión anual del PEA puede consistir en que el operador aeroportuario realice un ejercicio en la mesa o una reunión de revisión con un representante de cada una de las agencias involucradas en la coordinación del plan. Busque cartas que traten sobre ejercicios en la mesa y revisiones del PEA. Durante la preparación de la pre inspección, busque cartas sobre la revisión anual en los archivos del aeródromo.
- 8) El operador aeroportuario ha realizado un ejercicio (simulacro) a escala completa del PEA en los últimos dos años.
 - i. Durante la preparación previa a la auditoria, busque cartas relacionadas con un ejercicio a escala completa del PEA. El ejercicio aeroportuario de escala completa debe involucrar, hasta donde sea práctico, todos los participantes, una cantidad razonable del equipo especificado en el PEA e incluir un informe o evaluación del ejercicio. Los Aeródromos que hayan experimentado un accidente y ejecutado una porción importante del PEA pueden sustituir con este accidente el ejercicio a escala completa. Si se hace esa sustitución, el operador de aeródromo debería realizar una evaluación de su rendimiento durante la respuesta al accidente.
 - ii. Para los fines de este requisito, el ejercicio bianual puede realizarse dentro del mes calendario de su vencimiento. Por ejemplo, si el último ejercicio se realizó el 4 de agosto del 2000, el próximo ejercicio vence el 31 de agosto del 2002. Casos únicos o especiales pueden influir en la necesidad de variar ligeramente la fecha establecida. En donde existen razones suficientes, puede aprobarse una ampliación razonable. Por ejemplo; la fecha para el próximo simulacro vence en abril, pero el operador tiene planeado realizar un ejercicio mucho más grande en junio, el aeródromo se verá beneficiado con la extensión.
- 9) El propósito de este ejercicio es probar la efectividad del PEA a través de la respuesta del aeródromo y su asistencia mutua en caso de un desastre en el aeródromo. Debería también usarse para familiarizar al personal de emergencias con la ubicación de las áreas de aterrizaje transitorio y otras instalaciones del aeródromo. Por estas razones el ejercicio a escala completa debería realizarse en el aeródromo. Sin embargo, a criterio del Inspector de Aeródromos, el ejercicio puede llevarse a cabo en una propiedad colindante o contigua al aeródromo, como es el caso de los ejercicios de rescate en agua.
- 10) Cuando sea posible, debería alentarse a los administradores del aeródromo a que participen en ejercicios de atención de accidentes fuera del aeródromo y que participen con sus expertos y recursos.
- 11) Los inspectores deberían asistir al ejercicio de escala completa del PEA, cuando sea posible.

12.17 PROGRAMA DE INSPECCIÓN INTERNA 139.327

a. El IA debe determinar sí:

- 1) El operador del aeródromo comprende la importancia de este programa y está realizando una inspección diaria satisfactoria. Se podría solicitar una investigación adicional cuando los informes de inspección raramente muestren alguna discrepancia. Esté alerta si hay pruebas de falsificaciones o atención incompleta de los puntos de la inspección.
- 2) Los procedimientos son adecuados para garantizar que el personal de inspección calificado lleve a cabo las inspecciones de seguridad. Las condiciones encontradas durante la inspección de las áreas de movimiento reflejan cuan adecuados son los procedimientos.
- 3) Numerosas violaciones encontradas durante la inspección pueden constituir un síntoma de problemas con el programa de inspección. Esto debería ocasionar una revisión más detallada de los procedimientos de auto inspección del aeródromo y de las aptitudes del personal, que puedan ser la causa subyacente más crítica de discrepancias
- 4) Las inspecciones de seguridad adicionales se realizan cuando se presenten condiciones inusuales, tales como actividades de construcción, condiciones climatológicas rápidamente cambiantes que puedan afectar las operaciones de las aerolíneas e inmediatamente después de un accidente o incidente.
- 5) Los procedimientos, instalaciones y equipo son adecuados para una rápida difusión de la información entre el personal del aeródromo y las aerolíneas. El sistema de informe de la condición del aeródromo deberá estar ligado al programa de inspección para informar a las aerolíneas de conflictos que puedan afectar la seguridad de las operaciones de la línea aérea y exigir la emisión de una NOTAM.
- 6) Un sistema de notificación está vigente si es adecuado para garantizar una oportuna corrección de las condiciones aeroportuarias inseguras observadas durante la inspección.
- 7) Se mantienen registros de inspección de los 24 meses anteriores y muestran las condiciones encontradas y las medidas correctivas tomadas. En los registros de las órdenes de trabajo pueden incluirse las medidas correctivas.

12.18 VEHÍCULOS EN TIERRA 139.329

a. El IA debe determinar que:

- 1) Las operaciones de los vehículos de tierra en las áreas de movimiento y de seguridad están limitadas únicamente a aquellos vehículos necesarios para las operaciones aeroportuarias. Durante el curso de la inspección, vigile las operaciones innecesarias de vehículos en las áreas de movimiento o en áreas adyacentes a ellas.
- 2) Los vehículos necesarios para las operaciones aeroportuarias significan los vehículos de aeródromo usados en apoyo directo de rescate, actividades de mantenimiento e inspección asociadas con las áreas de movimiento y de seguridad. Esos incluyen los vehículos de SEI, ambulancias, segadoras, vehículos para las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo, Los vehículos de Dirección General de Aeronáutica Civil y de entidades que den mantenimientos a las ayudas de navegación y algunos vehículos de construcción también se consideran necesarios para las operaciones aeroportuarias como también vehículos de los operadores terrestres.

- 3) Los camiones de suministro de combustible también se considerarían necesarios para las operaciones del aeródromo, ya que no hay otra forma práctica de que los camiones de suministro de combustible lleguen a la estación de combustible o abastezcan de combustible a las aeronaves.
 - 4) Si no existen alternativas seguras y razonables para que estos vehículos puedan cruzar o utilizar las pistas o calles de rodaje, el operador del aeródromo debe establecer en su MA los procedimientos necesarios para la comunicación por radio con ATS o los requisitos para la escolta de vehículo.
 - 5) El operador del aeródromo tiene procedimientos adecuados para que los vehículos terrestres tengan un acceso y operación segura y ordenada en las áreas de movimiento y de seguridad. Las normas disponen que el operador es responsable del desarrollo y puesta en práctica de los procedimientos, adecuados para el aeródromo, para una operación segura de los vehículos terrestres en las áreas de movimiento y seguridad del aeródromo. Estos procedimientos deben contemplar las consecuencias de incumplir con los procedimientos por parte de los empleados, arrendadores y contratistas. Debería consultarse a ATS si conoce los procedimientos para controlar los vehículos en las áreas de movimiento y si estos son adecuados.
 - 6) Para los Aeródromos con servicios ATS, cada vehículo que opere en las áreas de movimiento está controlado por una radio de dos vías, vehículos de escolta con una radio de dos vías u otras medidas aceptables para Dirección General de Aeronáutica Civil. El control de los vehículos no controlados en algunas áreas de movimiento puede gestionarse por medio de memorandos de entendimiento entre el ATS y el operador del aeródromo, siempre que dicho memorando específicamente indique quienes tienen acceso a las áreas de movimiento, como se califican a esas personas y qué tipo clase de capacitación tienen que cumplir. adicionalmente, el MA debería enfocar las responsabilidades aeroportuarias para cumplir con los requisitos de esta sección.
 - 7) Para los Aeródromos sin ATS deben establecer procedimientos adecuados para controlar los vehículos de tierra por medio de señales preestablecidas u otros procedimientos. Revise procedimientos que exijan que los conductores de vehículos notifiquen por medio de la frecuencia común al tráfico antes de entrar a las áreas de maniobras.
 - 8) Cada empleado, arrendatario o contratista que opera un vehículo en cualquier parte del aeródromo con acceso a las áreas de movimiento debe estar familiarizado y cumplir con las reglas y procedimientos para vehículos terrestres. Con el fin de cumplir con esta sección, el operador aeroportuario debe desarrollar un programa de capacitación o requisitos de capacitación, para conductores adecuado para el personal del aeródromo, arrendatarios, contratistas y otros que operan en las áreas de movimiento o tienen acceso a ellas. Se recomienda que la publicación sea usada como base para este programa. Verificar la distribución de los procedimientos / programas de capacitación o procesos de permisos para controlar a los arrendatarios aplicables que usa el aeródromo.
- b. Cualquier registro de accidentes o incidentes que involucren aeronaves y/o vehículos terrestres de la línea aérea en las áreas de movimientos debe estar disponible para la inspección.
- c. Entrada no autorizada de vehículos al área de movimiento
- 1) Por definición de una incursión a una pista de aterrizaje en un aeródromo controlado comprende aquellos incidentes en donde ocurre una pérdida real de separación. Para los

propósitos de esta política, la comprensión más común de este concepto es incluir cualquier entrada no autorizada de un vehículo terrestre en el área de movimiento.

- 2) No toda la incursión de un vehículo terrestre en el área de movimiento constituye un acto que conlleva una acción de cumplimiento o violación del RAC 139. Cuando se presenta una supuesta incursión, la información se debe recopilar con cuidado estableciendo el contexto en que ocurrió y debe determinarse cual procedimiento debe seguirse. No todas las incursiones son causa de investigación por infracción. Es responsabilidad del Inspector de Aeródromos tomar esta decisión aplicando una prueba de dos flancos. Lo primero es determinar si el informe incluye las pruebas adecuadas para establecer la incursión. Lo segundo es determinar si el operador aeroportuario falló de alguna manera demostrable en adoptar y/o poner en práctica las medidas / procedimientos razonables para prevenir las incursiones. En general, ¿hubo alguna omisión específica en las medidas / procedimientos del operador que causó o contribuyó a causar la violación? Si el operador del aeródromo había establecido procedimientos adecuados y había tomado medidas adecuadas para poner en práctica esos procedimientos, normalmente no estaría en una situación de violación de la norma. Ambos flancos de esta prueba deben cumplirse para sustentar una violación del RAC 139. Cuando se ha determinado que la violación efectivamente sí sucedió, la acción puesta en práctica debe iniciarse y tomarse medidas para evitar futuros incidentes.
- 3) Los empleados de Dirección General de Aeronáutica Civil que conduzcan vehículos que ocasionalmente pueden haber entrado en el área de movimiento del aeródromo sin haber conseguido la autorización apropiada de ATS. Cuando un Inspector de Aeródromos tiene conocimiento de tal incursión, deberá comunicarlo a la oficina apropiada del empleado involucrado. Debería pedirle a la oficina que discuta la incursión con el empleado para identificar la razón del problema y valorar si se necesita de capacitación adicional para los conductores del aeródromo. Estas medidas son adicionales a los procedimientos normales del operador del aeródromo para controlar los vehículos terrestres. Si el Inspector de Aeródromos determina que el aeródromo puede haber tenido una falla o estar involucrado en el incidente, y se considera apropiado emitir una carta de investigación para el aeródromo, manifieste algo parecido a lo siguiente:
 - i. “Tenemos conocimiento que un empleado de Dirección General de Aeronáutica Civil pudo haber realizado una incursión en el área de movimiento en el aeródromo, el día (indicar el la fecha y hora apropiadas así como los detalles pertinentes). Estamos tratando este asunto directamente con la oficina correspondiente de Dirección General de Aeronáutica Civil. Sin embargo, le solicitamos que nos proporcione cualquier información que pueda tener acerca de este incidente para ayudarnos en nuestra investigación. Esta información la necesitamos el (fecha).”
 - ii. Si la investigación indica claramente que los procedimientos para los vehículos del aeródromo son inadecuados, debería pedirse al aeródromo que corrija esta situación.

12.19 OBSTÁCULOS 139.331

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar que todas las obstrucciones, dentro del área de autoridad del operador aeroportuario, están señalizadas, iluminadas o eliminadas, a menos que sean innecesarias de acuerdo con un estudio aeronáutico de Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - 1) Si las obstrucciones no se han eliminado o señalado, deberá indicársele al operador aeroportuario que solicite un estudio aeronáutico. Si la señalización o iluminación no es aceptable para Dirección General de Aeronáutica Civil, debe eliminarse la obstrucción o

tomarse alguna otra acción aceptable. Si el estudio aeronáutico determina que la obstrucción no es un riesgo para la navegación aérea y si no se necesita la señalización o iluminación, no constituye una violación del RAC 139.

- 2) Cada objeto “dentro del área de autoridad” incluye los otros terrenos donde está emplazado el aeródromo, y áreas definidas en la superficie limitadora de obstáculos del aeródromo.
- 3) El operador del aeródromo debe incluir en su MA procedimientos para la identificación de las obstrucciones para las superficies imaginarias. Si el operador aeroportuario no tiene esos procedimientos, el Inspector de Aeródromos debería solicitar que se incluya en el MOA.

12.20 PROTECCIÓN DEL NAVAIDS 139.333

El IA debe determinar que:

- a. El operador del aeródromo ha establecido los procedimientos adecuados para evitar la construcción de instalaciones en el aeródromo que podría afectar la operación de las NAVAIDS (electrónico o visual) o de las instalaciones para el control del tráfico aéreo en el aeródromo.
- b. Se han establecido las instalaciones y procedimientos adecuados para proteger las NAVAIDS en el aeródromo del vandalismo y robos.
- c. Se han establecido los procedimientos adecuados para prevenir la interrupción de las señales visuales o electrónicas de NAVAIDS, que esté dentro de la autoridad del aeródromo. “Dentro de la autoridad de un aeródromo” se refiere a la prevención real de una interrupción de las señales visuales o electrónicas del NAVADIS. Esto tiene la intención de evitar que las actividades de construcción o mantenimiento en el aeródromo eliminen o alteren las señales del NAVAIDS. La protección de NAVAIDS aplica a otras propiedades que el operador aeroportuario posee y otras aunque no se consideren propiedad del aeródromo.

12.21 PROTECCIÓN PUBLICA 139.335

- a. El operador aeroportuario tiene las medidas necesarias contra el ingreso involuntario de personas o vehículos no autorizados al área de movimiento. Estas acciones pueden consistir una combinación de barreras naturales, vallas y señales de advertencia que sean suficientes para detener al personal o vehículos no autorizados de ingresar involuntariamente al área de movimiento, además de demostrar mediante un análisis si es necesaria la iluminación en ciertas áreas del aeródromo.
- b. El operador aeroportuario ha proporcionado una protección razonable a las personas y la propiedad de los gases de escape de los motores de las aeronaves. Incluye a personas que deben utilizar escaleras aéreas y áreas públicas adyacentes a las rampas de las aerolíneas y las áreas de movimiento.

12.22 MANEJO DE PELIGROS CAUSADOS POR ANIMALES SILVESTRES 139.337

El IA debe determinar que:

- a. El operador aeroportuario tiene los procedimientos adecuados para tomar medidas inmediatas para aliviar los peligros causados por un animal silvestre cada vez que se detecten. Durante la inspección del área de movimiento, el Inspector de Aeródromos debería observar la posible presencia animales silvestres con un tamaño o en una cantidad tal que pudiera originar un estudio ecológico. Si el Inspector de Aeródromos considera que la actividad de animales silvestres en

los alrededores del aeródromo constituye un peligro la realización de un estudio ecológico debe ser requerido. ATS también deberá ser consultada acerca de los peligros de animal silvestre.

- b. El operador del aeródromo debe establecer los procedimientos para realizar un estudio ecológico. Cuando se origine un “evento tal como se define en la Sección 139.337(a). Un evento que suceda en el aeródromo o cerca de éste debe ser incidente que ocurra dentro de un perímetro de 10.000 pies de la pista de aterrizaje y para aviones jets y de 5.000 pies para aeronaves con motores alternativos.
- 1) Un choque con muchas aves constituye un incidente.
 - 2) La ingestión en un motor puede aplicarse a una sola ave.
 - 3) Si hay vigente un plan para el manejo de los peligros de animales silvestres, el IA debe revisar los siguientes puntos:
 - i. Su efectividad para lidiar con los peligros de un animal silvestre.
 - ii. Debería reevaluarse las indicaciones de la existencia de peligros de un animal silvestre descritos en el estudio ecológico.
 - iii. El personal con responsabilidades en el plan para el manejo de los peligros de un animal silvestre tiene la capacitación adecuada.
 - iv. Los procedimientos indicados en el plan, tales para realizar, inspecciones antes de que se lleven a cabo operaciones de las aerolíneas.
 - v. El progreso de los proyectos de modificación del hábitat o de cambios en el uso de la tierra identificados en el plan.
 - vi. Existencia de permisos de depredación vigentes, si es aplicable.
- c. Sección 139.337(a) (3). El Inspector de Aeródromos puede usar esta sección para que el operador aeroportuario inicie un estudio ecológico si existe un problema de animal silvestre obvio en un aeródromo, a pesar de que aún no haya ocurrido un choque con muchas aves, la ingestión en un motor o una colisión que causó daños. Un aeródromo que tenga un problema con un animal silvestre y que cuente con un plan para el manejo de los peligros de un animal silvestre, puede comenzar a implementar algunas partes del plan en lugar de realizar un estudio ecológico.
- d. Sección 139.337(d). El estudio ecológico y los planes para el manejo de los peligros de un animal silvestre exigidos por esta sección deben ser revisados por el IA. Si un IA necesita de orientaciones técnicas adicionales antes de aceptar el plan, puede solicitarse la colaboración del biólogo.
- e. Cuando un operador del aeródromo solicita colaboración para llevar a cabo un estudio ecológico, deberá informar y proporcionar copias de toda la correspondencia al IA. Al recibir las recomendaciones del estudio, el Inspector de Aeródromos tomará la(s) medida(s) que considera apropiadas.

12.23 IDENTIFICACIÓN, SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS DE CONSTRUCCIÓN. 139.341 (A)

El IA debe determinar sí:

- a. El operador aeroportuario ha establecido los procedimientos para girar instrucciones a los contratistas de que eviten dañar las instalaciones existentes u otras subterráneas. Cuando se esté realizando un proyecto de construcción complejo, el Inspector de Aeródromos deberá consultar si se están apegando al plan de seguridad. Puede encontrarse información adicional al respecto en la RAC 139.
- b. El operador aeroportuario ha establecido los procedimientos para evitar daños a las instalaciones existentes, tales como la revisión de los planos de las instalaciones antes de iniciar la construcción.

- c. Cada área, equipo y calzada de construcción, área de NAVAID y área inutilizable está marcada e iluminada, si es del caso, en forma apropiada.
- d. Existen procedimientos para reparar cualquier daño accidental a las instalaciones existentes.

12.24 INFORME DE LA CONDICIÓN DEL AERÓDROMO 139.339

El IA debe determinar sí:

- a. El operador del aeródromo ha tomado las medidas necesarias para recopilar información de la condición del aeródromo para los operadores aéreos. Evalúe los procedimientos y equipo del operador del aeródromo para hacer inspecciones de la condición de la superficie del campo aéreo.
- b. El operador del aeródromo ha tomado las medidas necesarias para difundir la información de la condición del aeródromo a los operadores aéreos que utilizan el sistema NOTAM y otros sistemas y procedimientos.
- c. Las condiciones difundidas a los operadores aéreos incluyen las condiciones exigidas en la sección 139.339 (d).

13 VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AERÓDROMO

13.1 OBJETIVO

Este capítulo provee orientación e información para que el inspector de Aeródromos lleve a cabo las funciones, tareas y responsabilidades sobre vigilancia de la seguridad operacional de Aeródromos y para la ejecución de auditorías e inspección de seguridad operacional, siguiendo los criterios de este manual.

13.2 POLÍTICAS GENERALES

- a. Vigilancia: Es la supervisión permanente de la seguridad operacional de un aeródromo, mediante evaluaciones, examinación, orientación y auditorías e inspección de aseguramiento de la calidad. La vigilancia constituye un elemento intrínseco del sistema de certificación de aeródromos y también constituye un aspecto fundamental mediante el cual la DGAC garantiza que el operador mantiene los niveles de seguridad operacional del aeródromo y de las personas. Las atribuciones para ejercer la vigilancia se establecen en la sección 139.11 (c) y en el artículo 7 de la Ley de Aeronáutica Civil. El departamento de AGA, elaborará anualmente el plan de vigilancia para los aeródromos según la RAC 139, de acuerdo con la subparte A “Disposiciones generales” 1.1 aplicabilidad, y en preservación de la seguridad operacional también puede incluir aeropuertos a los que no se les aplique la subparte A “Disposiciones generales” 1.1 aplicabilidad.
- b. El programa de vigilancia funciona bajo la filosofía de que el sistema de inspección o gestión de la seguridad operacional del operador del aeródromo es la pieza angular para el cumplimiento del RAC 139. Los procedimientos de inspección del operador del aeródromo deberán ser revisados en aquellos casos donde se presenten muchas inconformidades con el reglamento o el MA.
- c. Los programas de vigilancia o inspección convencionales deberán aplicarse en cada proveedor de servicios, utilizando mecanismos de personalización de frecuencia o alcance de las actividades de vigilancia. los programas de vigilancia reglamentarios deben, por tanto, incluir un mecanismo para calibrar el alcance o la frecuencia de la vigilancia, de acuerdo con el rendimiento en materia de seguridad operacional real. Tal enfoque basado en riesgos para la priorización de vigilancia facilitará la asignación de recursos de acuerdo con las áreas de mayor riesgo, preocupación o necesidad. Los datos que se usarán para tal calibración de vigilancia pueden incluir los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional relacionados con sectores específicos de la actividad de la aviación, al igual que informes o auditorías de vigilancia anteriores.

Se debe realizar una interacción adecuada con los proveedores de servicios antes de implementar cualquier modificación de la vigilancia. En la Figura 5-1 se muestra la ilustración de un concepto de datos de seguridad operacional mejorada y de vigilancia basada en riesgos.

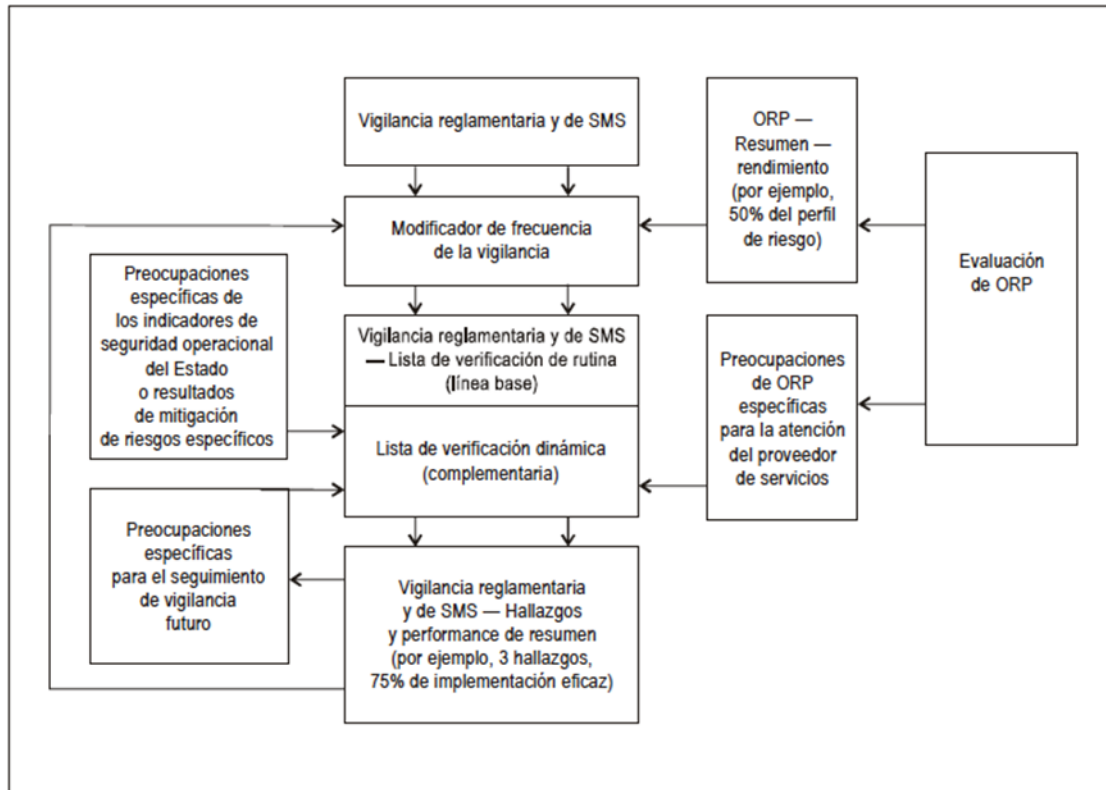


Figura 5-1 Concepto de datos de SO y vigilancia basada en riesgos

- d. Procedimiento para la priorización de las vigilancias basada los indicadores de riesgo que produzcan mayor preocupación en cuanto a la seguridad operacional.
- 1) Para elaborar el plan anual de vigilancia el inspector a cargo debe consultar el programa utilizado para las frecuencias de las vigilancias basadas en el análisis del desempeño de los operadores de aeródromo, verificando así el nivel de riesgo y el nivel de frecuencia para cada operador de aeródromo.
 - 2) Se deberán incluir y priorizar en el plan de vigilancia anual las inspecciones relacionadas con la información que proporcione el sistema, en cuanto a los elementos o sistemas que sean más preocupantes o que requieran mayor atención, con base en el desempeño de los indicadores de seguridad operacional.
 - 3) Se le dará seguimiento a las medidas de mitigación propuestas y al desempeño de los indicadores de seguridad operacional.

13.3 ALCANCE DE LAS ACTIVIDADES DE VIGILANCIA

13.3.1 Notificaciones al AIS y otras organizaciones

Estas tareas y responsabilidades comprenden:

- a. Notificar al AIS la condición certificada de un aeródromo y proporcionar los detalles para su promulgación por el AIS;

- b. Examinar y aprobar toda enmienda de los manuales de aeródromo y notificar al AIS los cambios que deben introducirse en las publicaciones AIS;
- c. Coordinar con el AIS el examen de toda notificación recibida de un operador de aeródromo para promulgación por el AIS, como la notificación de inexactitudes en las publicaciones AIS; cambios en las instalaciones, equipos y niveles de servicios del aeródromo previsto con antelación; obstáculos, obstrucciones y peligros; cierre de cualquier parte del área de maniobra; reducción inmediata del nivel de servicio en un aeródromo y cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad en el aeródromo o en cercanías y conduzca a la adopción de precauciones; y
- d. Coordinar con otras agencias y proveedores de servicios como el servicio de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo, las autoridades meteorológicas designadas y los órganos de seguridad.

13.3.2 Otras funciones de seguridad operacional

Estas tareas y responsabilidades pueden incluir:

- a. Una evaluación de primera mano de los ejercicios de emergencia a escala completa en el aeródromo para identificar problemas y deficiencias;
- b. El suministro de orientación en las etapas de diseño y construcción de Aeródromos, en particular proyectos complejos, o si existen trabajos importantes que puedan afectar el cumplimiento del RAC 14, RAC 17 y RAC 139;
- c. Inspección final de obras complementadas que entrañen trabajos complejos o importantes para identificar problemas o deficiencias que deben corregirse a efectos de cumplir los requisitos del RAC 14, RAC 17 y RAC 139;
- d. Organización de seminarios de seguridad de aeródromo y otros programas de instrucción para promover una cultura de la seguridad, y participación en los mismos.

13.3.3 Normas de aeródromo

Esta es una actividad esencial de vigilancia cuyas tareas y responsabilidades generales incluyen lo siguiente:

- a. Examinar las comunicaciones a los Estados enviadas por la OACI sobre aeródromos, preparar las respuestas a las mismas y adoptar las medidas correspondientes;
- b. Elaborar y continuar examinando las normas y métodos nacionales para el diseño, funcionamiento y mantenimiento de aeródromo así como las especificaciones de ingeniería;
- c. Preparar y expedir órdenes, reglas, circulares de asesoramiento y textos de orientación relativos a las normas y métodos de aeródromo;
- d. Examinar planes y proyectos de nuevos aeródromos o la ampliación o modificaciones de los aeródromos existentes, presentados a la DGAC para aprobación, a efectos de asegurar que se cumplen los requisitos de los SARPS de la OACI y los reglamentos; y
- e. Asesorar a los inspectores de aeródromo, según se requiera, sobre normas y métodos de aeródromo.

13.3.4 Auditorias de la seguridad operacional

Estas tareas y responsabilidades comprenden:

- a. Auditorias periódicas o especiales (sin previo aviso) , en el emplazamiento, del sistema de gestión de la seguridad del aeródromo, incluyendo la verificación del mismo y de los datos publicados en la AIP así como la inspección de las instalaciones, equipos y procedimientos operacionales del aeródromo; y
- b. Examen de las auditorias diarias del operador del aeródromo así como de sus informes especiales de auditoria de la seguridad operacional y las medidas adoptadas al respecto.

13.3.5 Auditoría e inspección administrativa

Las tareas y responsabilidades de la inspección administrativa, comprenden los siguientes elementos:

- a. El Inspector de Aeródromos debe revisar la copia oficial del MA, incluyendo el Plan de Emergencia Aeroportuaria (PEA). Discutir cualquier pregunta que tenga derivada de la revisión del MA previa a la inspección. Revisar al azar el estado de los puntos indicados en el MA que son propensos a cambios (por ejemplo, personal, números de teléfonos pavimentos o NAVAID, etc.) Discuta el estado de cualquier excepción y los pasos que se tomaron para corregir la deficiencia, si es del caso. Use la copia oficial del MA como referencia durante la inspección para determinar si está actualizada, es precisa y si el personal del aeródromo tiene conocimiento de los procedimientos y sus responsabilidades.
- b. Revisar los Avisos a las Aviadores (Notice to Air Man (NOTAM)) vigentes para el aeródromo, Verifique que la información de la condición reportada por el aeródromo y el NOTAM emitida concuerden.
- c. Revise los siguientes aspectos en los documentos.
 - 1) Registros de capacitación en SEI y emergencias médicas básicas, incluyendo un simulacro con un incendio real. Estos registros pueden revisarse durante la inspección del SEI.
 - 2) Los registros de inspección de seguridad por incendios causados por combustible de aviación, de los últimos 12 meses y las medidas correctivas para aquellas condiciones que incumplimientos.
 - 3) Los registros del proveedor de combustible de cada arrendatario en relación con la finalización de la capacitación en seguridad contra incendio.
 - 4) Documentación de la revisión anual del PEA, y un ejercicio completo en emergencias.
 - 5) Registros de inspección diaria del aeródromo de los últimos 24 meses. Los registros de inspección deben indicar la documentación para las medidas correctivas de las deficiencias.
 - 6) Registros sobre incidentes de superficie e incursiones en pista, si los hubiera.
- d. Verifique el sistema de gestión de la seguridad.

13.3.6 Auditoría e inspecciones del área de movimiento

Las tareas y responsabilidades de las inspecciones del área de movimiento comprenden los siguientes elementos:

- a. Inspeccione las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje para valorar la condición de los pavimentos, señalizaciones, iluminación, signos, espaldón y áreas de seguridad.
- b. Revise el tipo de señalización en las pistas de aterrizaje y compárela con la carta de aproximación y el AIP. Revise la pendiente de acceso con clinómetro (o algún otro instrumento manual de topografía) y la alineación de la pista de aterrizaje con brújula. Compare los resultados con el cuadro de obstrucciones vigente y lo pública en el AIP y, si es posible, con el estudio de aproximación más reciente.
- c. Si se está realizando alguna construcción, revise lo siguiente:
 - 1) Adhesión a las exigencias de seguridad del plano de construcción.
 - 2) Condiciones potencialmente riesgosas para el área de movimiento, tales como excavaciones, zanjas o material almacenado.
 - 3) Señalización e iluminación adecuadas del área de construcción.
 - 4) Señalización e iluminación de los umbrales temporales de la pista de aterrizaje.
 - 5) Equipo de construcción en el área de movimiento.
- d. Observe las operaciones de los vehículos de tierra y busque lo siguiente:
 - 1) Acceso limitado a las áreas de movimiento y seguridad únicamente para los vehículos necesarios para las operaciones del aeródromo.
 - 2) Uso de los procedimientos exigidos.
 - 3) Conocimiento y uso de la terminología apropiada por parte de los conductores.
 - 4) Señalización adecuada de los vehículos.
- e. Asegúrese que el público está protegido contra ingresos involuntarios y contra los gases de turborreactores y de hélices.
- f. Revise la presencia de fauna silvestre o atractivo para los animales silvestres que pudieran constituir un riesgo potencial. Pregunte como se desechan los animales muertos (por ejemplo, las aves pequeñas o los conejos).
- g. Revise los indicadores de dirección de viento.

13.3.7 Auditoría e inspecciones del SEI

Las tareas y responsabilidades de las inspecciones de SEI, comprenden los siguientes elementos:

- a. Revise el programa entrenamiento de SEI y los registros de capacitación. El programa debe cubrir todas las 13 áreas temáticas detalladas en la sección 139.319(j) (2), las CCA 139.319 (j) y (j) (2) (v) ofrecen directrices para la preparación del programa. Verifique los registros de instrucción, estos deben indicar:
 - 1) Que todos los bomberos asignados han recibido una capacitación inicial y recurrente. La capacitación se define como aquella capacitación que se da a un empleado tan frecuentemente como sea necesaria para permitirle que mantenga un nivel de competencia satisfactorio.
 - 2) La extinción de un incendio real en los últimos 12 meses.
 - 3) Documente la capacitación en atención médica de emergencias básicas, si este requisito fuese cumplido por el SEI o por la entidad que lo cumpla.

- b. Pregunte al azar, a los bomberos sobre las 13 áreas temáticas para determinar la validez del programa de capacitación y el conocimiento general del trabajo. Si el Inspector de Aeródromos lo considera necesario, pueden realizarse pruebas, en forma oral, escrita o demostraciones prácticas de habilidades. Si se realizan, las pruebas solo deben considerarse una herramienta para ayudar en la evaluación del programa de capacitación de SEI y no son totalmente concluyentes. Cuando se administra una prueba, debe tenerse cuidado de evaluar solamente en un nivel que sea aplicable a ese aeródromo en particular.
- c. Realice una inspección tipo 3600 para determinar si los vehículos de SEI están en funcionamiento y cumple el índice con los agentes exigidos. Esto puede hacerse a la vez que se interroga al personal de SEI. Revise los registros de mantenimiento del vehículo de SEI. Si el personal de SEI no realiza pruebas periódicas con el refractómetro o con el "conductivity meter" a la espuma, el Inspector de Aeródromos debe solicitar que se lleven a cabo. En algunos casos, el personal de SEI puede contar con un refractómetro pero no saben cómo usarlo. El realizar una prueba con el refractómetro puede constituir una capacitación para el personal de SEI al tiempo que se promueve una buena relación laboral.
- d. Realice un ejercicio de tiempo de respuesta cronometrada, el cuál puede hacerse, ya sea desde un campo aéreo o desde la cabina de la torre. En cualquiera de esos casos, se debe coordinar con ATS para evitar confusiones y retrasos. Si una prueba de respuesta puede ocasionar un retraso en el tráfico aéreo prográmela para otro momento. No está demás insistir en la seguridad durante las pruebas de respuesta. Si el aeródromo tiene una cobertura de SEI de 24 horas, la respuesta cronometrada puede llevarse a cabo en la noche. Después de la prueba cronometrada, presente un informe al personal de SEI.
- e. En la estación de SEI, revise el funcionamiento del sistema de alarma, ubicación del teléfono de alerta y la calidad de la línea, así como efectividad del sistema PA con los vehículos en funcionamiento, verifique la operación y condición del equipo y herramientas y la cantidad y calidad de los suministros de concentrado de espuma.
- f. Examine la condición y disponibilidad de los trajes de proximidad, otra ropa y equipo de protección.

13.3.8 Inspección nocturna

- a. La inspección nocturna se realiza para evaluar el cumplimiento de normas relativas a la iluminación y señalización de la pista de aterrizaje, calle de rodaje, y plataformas. Señalización del pavimento, señales luminosas del aeródromo, indicadores cónicos de la dirección del viento e iluminación de obstrucciones cumplen con el RAC 139 y el MA. Consulte con ATS acerca de otras luces dentro o fuera del aeródromo que puedan interferir con el control del tráfico aéreo y con las operaciones de las aeronaves y asegúrese que el operador del aeródromo está consciente de cualquier ajuste. Deberá realizarse una inspección nocturna si las operaciones se llevan a cabo o se esperan que se realizan en la noche o el aeródromo cuenta con aproximación por instrumentos. Para los fines del RAC 139, las inspecciones nocturnas deberán realizarse en cualquier momento entre la puesta y la salida oficial del sol.
- b. Inspeccione si en las áreas de construcción en las áreas de movimiento o adyacentes a ellas hay señalizaciones e iluminaciones adecuadas.

13.4 PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA (AUDITORIAS)

13.4.1 Generalidades

El programa de vigilancia será preparado anualmente por el responsable de AGA o su designado y las actividades serán distribuidas entre el personal de inspección asignado a dicho programa. El diseño del programa de vigilancia debe ser flexible a efecto de que pueda abarcar y reforzar la inspección en áreas débiles o problemáticas y áreas críticas del aeródromo, en su preparación debe de considerar:

- Expediente de certificación. Particularmente aquellas actividades o demostraciones que presentaron dificultad en la fase IV del proceso de certificación.
- Operador nuevo. Se debe enfatizar en actividades de inspección tendientes a medir insuficiencia en la gestión de operaciones y de mantenimiento, procedimientos irregulares y de cualquier y cualquier insuficiencia en equipo e instalaciones.
- Dificultades previas. Se debe estudiar el expediente de vigilancia de Dirección General de Aeronáutica Civil y el expediente de aseguramiento de la calidad del operador para conocer sobre las áreas que han presentado más discrepancias o no conformidades, violaciones, acciones correctivas inapropiadas o factores causales no atendidos.
- Pero sobre todo tomar en cuenta el programa para el almacenamiento de vigilancias y medición del desempeño de la seguridad operacional de los operadores de aeródromos sujetos a vigilancias.

13.4.2 Frecuencia de las inspecciones

- La frecuencia de las inspecciones deben ser establecidas cuando se establezca la programación de la vigilancia, particularmente en lo referente a las auditorias completas. En la Tabla siguiente se da una recomendación de los periodos al establecer las frecuencias, no obstante depende de la eficacia del sistema de gestión de la seguridad del operador. También se debe de establecer las inspecciones de tipo aleatorio, las cuales son programadas a discreción del responsable de AGA.
- La auditoría anual puede ser fraccionada por áreas o etapas para interrumpir lo menos posible la operación del aeródromo.
- Tabla de frecuencia de las Auditorias de Inspección:
- Las Frecuencias en Meses son tomadas de los requerimientos del RAC 139 para el Operador de Aeródromo no obstante pueden servir como referencia para establecer el Plan Anual de Vigilancia.

AUDITORIA INSPECCIÓN	FRECUENCIA
Administrativa	Anual
Área de Movimiento	Anual
SEI-Facilidades y Equipo	Anual
SEI-Tiempo de Respuesta	Según DGAC
SEI-Ejercicio en vivo	Anual
Abastecimiento de Combustible	Cada 4 meses

Características de razonamiento	Según DGAC
Plan emergencia ejercicio completo	24 meses
Plan de Emergencia ejercicio sobre mesa	12 meses
Inspección de Luces, Marcas y señales	Cada 4 meses
Inspección PAPI	Cada 4 meses
Prueba conmutación fuente Secundaria Eléctrica	Cada 4 meses

*Nota: El inspector de aeródromo puede si lo considera importante, utilizar las listas de verificación utilizadas para la certificación durante la ejecución de las actividades descritas en el cuadro anterior, también, debido a temas que afectan la seguridad operacional, puede realizar verificaciones fuera de fecha o verificar solamente un procedimiento en específico del operador de aeródromo. Para esto deberá realizar dicha verificación tomando en cuenta lo establecido en el MA del operador, para esto puede utilizar la forma AGA-FORM-064 "Forma de verificación específica".

13.4.3 Proceso eventos de la auditoria

a. Definiciones

- 1) Aseguramiento de la Calidad. Se refiere a todas aquellas acciones o actividades planificadas y sistemáticas necesarias para dar una adecuada confianza de que todas las prácticas operacionales y de mantenimiento satisfacen los requerimientos técnicos de seguridad.
- 2) Inspección de Calidad. El objetivo principal de la inspección de calidad es observar un particular evento proceso, actividad, documento, etc. a efecto de verificar si se siguen los procedimientos operacionales establecidos y si los mismos se ajustan al proceso.
- 3) Auditoria de calidad: Es un examen o comparación sistemática e independiente sobre la forma en que se está llevando a cabo una actividad y la forma en que los procedimientos operacionales autorizados dicen que se deberá llevar a cabo. El propósito de la auditoria de calidad es evaluar la necesidad de mejoramiento de los procedimientos y de acciones correctivas y establecer si el operador del aeródromo continúa en cumplimiento con el RAC 139.
- 4) Resultados: Son los hallazgos que se dan durante una auditoria inspección de calidad (también se denomina no conformidades, incumplimientos, discrepancias que afectan la calidad operacional de las aeronaves, los resultados se categorizan en tres grupos, tal como sigue:
- 5) Resultados nivel 1. Según el análisis de riesgo del inspector, son aquellos hallazgos que ya analizados, dejan como resultado una tolerabilidad inaceptable "Alto riesgo" o "Riesgo extremo", representan un incumplimiento (no conformidad o discrepancia) mayor con una norma de seguridad operacional, la cual no ha sido implementada por el operador del Aeródromo o que habiendo sido implementada dejó de cumplirse. Todo resultado debe ser confirmado y soportado con evidencias objetivas. Los resultados Nivel 1 son de cumplimiento inmediato y dependiendo de la actividad y complejidad pueden requerir de la emisión de un NOTAM y debe ser abordado inmediatamente según el criterio del inspector.

- 6) Resultados nivel 2. Según el análisis de riesgo del inspector, son aquellos hallazgos que ya analizados, dejan como resultado una tolerabilidad aceptable bajo análisis de riesgo “Riesgo moderado” (amarillo). Todo resultado debe ser confirmado y soportado con evidencias objetivas. Los resultados de Nivel 2 deben ser corregidos a satisfacción de Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). El período para la acción correctiva dependerá de la naturaleza del resultado y debe consensuarse las fechas de corrección del operador del aeródromo.
- 7) Resultados nivel 3. Según el análisis de riesgo del inspector, son aquellos hallazgos que ya analizados, dejan como resultado una tolerabilidad de bajo riesgo, estos resultados no afectan de manera inmediata la seguridad operacional. Debe consensuarse con el operador del aeródromo el plan de acciones correctivas.
- 8) Oportunidad de mejora. Según el análisis de riesgo del inspector, son aquellos que ya analizados, dejan como resultado una tolerabilidad aceptable, por lo tanto estos se toman como recomendaciones que el inspector pueda establecer basándose en algún requisito verificado que cumple con la norma, pero puede mejorarse.
- 9) Evidencia objetiva. Información factual, se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que se pueda utilizar para mostrar o rastrear el incumplimiento de un requerimiento.

b. Atributos y responsabilidad del auditor

El auditor debe ser de mente abierta y madura, poseer buen juicio, habilidad analítica tenacidad, tener habilidad para percibir situaciones en forma objetiva y realista, acorde a la operación o actividad, comprender las operaciones y empresas aéreas complejas y sencillas desde una amplia perspectiva, comprender el rol del personal gerencial y demás personal de la organización de operaciones o de mantenimiento que está auditando.

c. El auditor debe ser capaz de:

- 1) Obtener y acceder evidencia objetiva (información factual)
- 2) Mantenerse consistente con los propósitos de la auditoria sin temores ni favoritismo.
- 3) Evaluar constantemente los efectos de las observaciones y la interacción del personal durante la auditoria.
- 4) Mantener un buen trato con el auditado de forma tal que se pueda lograr el objetivo.
- 5) Ejecutar el proceso de auditoria sin distracciones.
- 6) Reaccionar efectivamente en situaciones estresantes (no perder el control).
- 7) Llegar a conclusiones aceptables basado en observaciones y en evidencias objetivas.

d. Análisis de riesgo de los hallazgos de auditoria

La gestión de riesgos es un método importante en el proceso de auditoría, el cual le sirve de apoyo al inspector de aeródromos para identificar los peligros, consecuencias del peligro y gestionar los riesgos asociados de cada uno de los hallazgos resultantes de la auditoria y así presentar un informe metódico, acertado, cuantitativo y realista sobre la clasificación de cada hallazgo.

Antes de adentrar al inspector en el proceso de análisis de riesgo, se debe establecer los siguientes conceptos:

- 1) Peligro: Condición u objeto que puede causar o contribuir con una operación insegura de la aeronave o del equipo, los productos y servicios relacionados con la seguridad operacional de la aviación.
- 2) Consecuencia de un peligro: Resultado potencial de un peligro, aunque el resultado puede ser un accidente, una “consecuencia/evento intermedio inseguro” puede identificarse como el “resultado más creíble”.
- 3) Riesgo de seguridad operacional: Es la probabilidad y gravedad proyectada de la consecuencia o el resultado de una situación o peligro existente.
- 4) Probabilidad del riesgo de seguridad operacional: Probabilidad o frecuencia de que pueda suceder una consecuencia o un resultado de la seguridad operacional. Las siguientes preguntas pueden ayudar a determinar dicha probabilidad:
 - i. ¿Existe un historial de sucesos similar al que se considera o es este un suceso aislado?
 - ii. ¿Qué otros equipos o componentes del mismo tipo tienen defectos similares?
 - iii. ¿Cuántos miembros del personal siguen los procedimientos en cuestión, o están sujetos a ellos?
 - iv. ¿Qué porcentaje del tiempo se usa el equipo sospechoso o el procedimiento cuestionable?
 - v. ¿Hasta qué grado existen implicaciones institucionales, administrativas o reglamentarias que pueden reflejar mayores amenazas para la seguridad pública?
- 5) Gravedad del riesgo de seguridad operacional: Grado de daño que puede suceder razonablemente como consecuencia o resultado del peligro identificado. La evaluación de gravedad debe considerar todas las posibles consecuencias relacionadas con una condición o un objeto inseguros, considerando la peor situación predecible.
- 6) Tolerabilidad del riesgo: Índice de riesgo de seguridad operacional derivado de la evaluación de la probabilidad y gravedad del riesgo de seguridad.

Establecidos entonces los conceptos de gestión de riesgo, se establecen entonces las tablas de probabilidad, severidad, índice de riesgo y tolerabilidad del riesgo las cuales apoyarán la gestión de riesgo a realizar por el inspector de aeródromo. Las siguientes tablas son extraídas del Documento 9859 “Manual de gestión de la seguridad operacional” de la Organización de Aviación Civil Internacional en su tercera edición, (Capítulo 2 “Fundamentos de la gestión de la seguridad operacional”, Apéndice 2, Adjunto al apéndice 2).

7) Tabla de severidad

Nivel	Descripción	Descripción de gravedad (personalización de acuerdo con la naturaleza de las operaciones del proveedor de productos o servicios)
1	Insignificante	No tiene importancia para la seguridad operacional relacionada con la aeronave
2	Leve	Degrada o afecta los procedimientos o performance operacional de la aeronave
3	Moderado	Pérdida parcial de los sistemas de aeronave significativos/importantes o resultados en la aplicación anormal de procedimientos de operaciones de vuelo
4	Grave	Falla completa de los sistemas de aeronave significativos/importantes o resultados en la aplicación de emergencia de procedimientos de operaciones de vuelo
5	Catastrófico	Pérdida de la aeronave o vidas

8) Tabla de probabilidad

Nivel	Descripción	Descripción de probabilidad
A	Seguro/frecuente	Se espera que ocurra en la mayoría de las circunstancias
B	Probable/ocasional	Probablemente suceda en algún momento
C	Posible/remoto	Podría ocurrir en algún momento
D	Poco probable/improbable	Puede ocurrir en algún momento
E	Excepcional	Puede ocurrir solo en circunstancias excepcionales

9) Tabla de índice de riesgo

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Importante C	Leve D	Insignificante E
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Sumamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

10) Tabla de índice de riesgo

Descripción de la tolerabilidad	Índice de riesgo evaluado	Criterios sugeridos
<p>Región intolerable</p>	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Inaceptable según las circunstancias existentes
<p>Región tolerable</p>	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Aceptable según la mitigación de riesgos. Puede necesitar una decisión de gestión.
<p>Región aceptable</p>	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Aceptable

13.4.4 Eventos del proceso de auditoría e inspección

13.4.4.1 Eventos Número 1 evaluación e inspección preliminar.

- a. El inspector auditor debe de familiarizarse con los siguientes manuales, documentos e información del operador:

- 1) Manual de Operación del Aeródromo;
 - 2) Exenciones actuales de los requisitos del RAC 139 y 14;
 - 3) Registro de inspecciones previas;
 - 4) Historial de violaciones;
 - 5) Gráfico de obstrucciones, estudio de aproximación del aeródromo (si está disponible);
 - 6) Historial de accidentes, incidentes;
 - 7) Cartas y AIP.
- b. Revisar los proyectos de construcción programadas. Revisar la categoría de las pistas de aterrizaje y evaluar esta información con las placas de aproximación MOA y el AIP;
- c. Garantizar que las directrices, gráficos, circulares de asesoría y otra información adecuada estén disponibles mientras se realiza la inspección;
- d. Determinar el progreso de las medidas de seguimiento para corregir las deficiencias anotadas anteriormente.

13.4.4.2 Eventos Número 2 Reunión de apertura.

- a. Independientemente del tipo de auditoría e inspección sea total, parcial o puntual con previo aviso o sin previo aviso, el inspector auditor debe de llevar a cabo una reunión de apertura con el operador o el representante del área a auditar, en la cual le informará sobre el propósito de la auditoría inspección, área a auditar, documentación que va a requerir, de forma tal que el auditado no tenga ninguna duda sobre la actividad que se desarrollará. Debe instruirle o reafirmarle sobre el informe de resultados y la forma en que serán categorizados los incumplimientos y el significado de cada nivel. La reunión de apertura se debe de registrar en una minuta, puntualizando las actividades a realizar y los alcances de la misma establecidos en la Agenda.
- b. La agenda de trabajo a desarrollar debe ser lo más flexible posible a efectos de que tenga el menor impacto en las operaciones del aeródromo. También se debe de tener en consideración el nivel de utilización del aeródromo, para el ingreso de las áreas de movimiento. En caso de un alto nivel de tráfico durante los días programados de inspección se debe estudiar la posibilidad de hacer inspecciones temprano por la mañana o en fines de semana.
- c. Reúnase con el operador del aeródromo para tratar sobre la agenda de la inspección, el estado actual del aeródromo incluyendo cualquier área problemática o ideas. Coordine con la Torre de Control la inspección del área de movimiento y el tiempo de respuesta que necesite el SEI.

13.4.4.3 Eventos Número 3 ejecución de auditorías e inspecciones

- a. Para un mejor desempeño el auditor debe conducir la auditoría / inspección siguiendo lista de verificación incluidas en este manual.
- b. La evidencia puede ser recabada a partir de entrevistas, exámenes documentos o mediante la observación de actividades del área a auditar. En caso de obtener información mediante entrevistas, se deberá de validar la información con otras fuentes, tales como observación física, medición, pruebas o registros.
- c. Toda observación o hallazgo debe ser documentada (evidencia objetiva), debe ser evaluada e identificada contra la regulación específica o documentación relevante que se ha utilizado para efectuar la auditoría inspección, para tener certeza que se trata de una no conformidad.

- d. Toda observación que constituya un incumplimiento debe hacerse del conocimiento inmediato del auditado, particularmente las que se cataloguen como nivel I para que tome las previsiones del caso o inicie la acción correctiva.

13.4.4.4 Evento Número 4. Redacción de inconformidades

- a. Una vez determinado el incumplimiento o discrepancia con respecto a una regulación a un procedimiento o método aprobado, el inspector auditor, hará una redacción clara, concisa y concreta sobre cada hallazgo, utilizará referencias técnicas apropiadas como MA, Plan de Mantenimiento, sección, capítulo etc. y la referencia regulatoria por sección, párrafo, sub-párrafo, según corresponda, ej. Debe incluir el nivel de resultado, sea Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3, en caso de Resultados Nivel 2, incluirá el plazo asignado para implementar la acción correctiva.

13.4.4.5 Eventos Número 5 Reunión de cierre

- a. El inspector auditor debe llevar a cabo una reunión de cierre una vez concluida la auditoria inspección y previo a la entrega del reporte de Resultados de Auditoria. El propósito de esta reunión es crear un escenario informativo y de discusión para que el auditado evacúe dudas sobre el nivel y categoría de las no conformidades o discrepancias y para acordar bilateralmente los plazos para la implementación de acciones correctivas. En la reunión de cierre se debe de registrar todos los pormenores de la reunión en una minuta.

13.4.4.6 Eventos Número 6 Informe de auditoría inspección

- a. Este informe será preparado y entregado tan pronto como sea posible después de que concluya la reunión de cierre y se compone de dos partes:
 - 1) Carta de remisión de resultados de inspección.
 - 2) Reporte de Resultados según lo descrito al final de este manual.
- b. La carta debe reflejar el contenido de la auditoria, debe ser fechada y firmada por el auditor y debe de registrarse con un acuse y fecha de recibo por parte de auditado. Debe de detallar el tipo de auditoria, el área o áreas auditadas, las fechas de auditoria y la capacidad del auditado en cuanto al cumplimiento de las regulaciones.
- c. Además de lo detallado en el Evento N. 4, cada resultado o ítem debe ser enumerado en el reporte de resultado, de igual forma deben ser enumeradas todas las hojas que se han utilizado.
- d. El informe de Auditoria Inspección debe ser dirigido al operador del aeródromo, con copia para el encargado del área auditada. El inspector auditor debe mantener una copia del reporte junto con las evidencias de respaldo o información factual, que respalden las inconformidades y lo debe archivar en el expediente de auditoria del operador.
- e. Una vez concluida la auditoria, el inspector debe hacer un reporte al responsable de AGA, haciendo referencia de todos los Resultados del Nivel 1, 2, 3 y OM, identificados durante la auditoria, adjuntando al reporte la evidencia objetiva para cada conformidad.
- f. El superior inmediato hará las evaluaciones correspondientes y debe determinar si aplica un plan remedial o si requiere más información o si es viable enviarlo a la oficina de aplicación legal para que se inicie el debido proceso y se establezca la suspensión total o parcial o la sanción monetaria para el operador del aeródromo o inicie la emisión de un NOTAM para advertir al usuario del aeródromo.

13.4.4.7 Evento Número 7 seguimiento.

a. Aceptación de acciones correctivas

El operador auditado es responsable por determinar e iniciar la acción correctiva necesaria para corregir el o los factores casuales. El inspector auditor debe mantener el control de los períodos establecidos y acordados con el auditado para recibir y verificar la implementación de acciones correctivas. Una vez que el inspector auditor evalúe la implementación de acciones correctivas y las dé por aceptadas, le dirigirá una carta de cierre de auditoría, manifestando que da por aceptada la implementación de acciones y procederá a archivarlo en el expediente de vigilancia del operador, actualizando la respectiva fórmula de control de vigilancia.

b. No aceptación de acciones correctivas

En caso que el inspector auditor determine que la acción correctiva no se ajusta a los procedimientos aprobados (MA) o la regulación aplicable, hará un reporte de seguimiento con los contenidos indicados en el Evento N.6. En caso de no aceptación de Resultados Nivel 1. Se comunicará inmediatamente al responsable de AGA para que tome las previsiones del caso. En caso de resultados de Nivel 2, si el período de 6 meses ha vencido, procederá a informarle al responsable AGA para las aplicaciones legales correspondientes. Si el período de los primeros tres meses no se ha vencido, podrá otorgarse un nuevo plazo dentro de ese período, indicando al auditado el número de la no conformidad que queda pendiente y el nuevo plazo para que implemente la acción correctiva.

El operador ha tomado las medidas necesarias para recopilar información de la condición del aeródromo para las aerolíneas. Evalúe los procedimientos y equipo del operador aeroportuario para hacer inspecciones de la condición de la superficie del campo aéreo.

El operador aeroportuario ha tomado las medidas necesarias para difundir la información de la condición del aeródromo a las aerolíneas que utilizan el sistema NOTAM y otros sistemas y procedimientos.

Las condiciones difundidas a las aerolíneas incluyen las condiciones exigidas por la Sección 139.339(d).

c. Incumplimiento de acciones correctivas

En caso de incumplimiento de acciones correctivas, por tiempo o cualquier otro tema, el inspector de aeródromo debe seguir el procedimiento descrito en el manual de procedimientos internos del inspector interno en su 9.4.

14 CAPACITACIÓN Y CREDENCIALES DEL INSPECTOR

14.1 PROPÓSITO

Este capítulo indica los criterios, políticas y procedimientos requeridos para la capacitación y emisión de las credenciales de identificación del IA.

14.2 ANTECEDENTES

Las credenciales del Inspector de Aeródromos identifican al portador como representante de Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizado para llevar a cabo las auditorias e inspecciones de aseguramiento de la calidad sobre certificación y vigilancia de la seguridad operacional del aeródromo. Para poder obtener las credenciales, las personas deben estar calificadas mediante el cumplimiento de ciertos requisitos específicos. La Autoridad de Certificación y Vigilancia de Aeródromos (AGA) debe estar consciente de estos requerimientos y llevar a cabo las medidas necesarias, para garantizar que las personas calificadas están disponibles y actualizadas para llevar a cabo los programas de certificación y vigilancia sin que se presenten interrupciones debido a la ausencia de dichas personas.

14.3 POLÍTICA

Las personas que cumplen con los criterios de elegibilidad que se establecen en este capítulo recibirán las credenciales del Inspector de Aeródromos.

Las responsabilidades del Inspector de Aeródromos, de acuerdo con lo establecido en esta Directriz, las llevarán a cabo sólo aquellas personas que han recibido la credencial del IA o quienes de manera temporal cuentan con la autorización de inspector, esto no excluye la posibilidad de contratar especialistas técnicos para ayudar en el Programa de Certificación o Vigilancia, siempre y cuando la responsabilidad general para determinar el cumplimiento de las disposiciones aeroportuarias, en relación con los requerimientos de certificación y vigilancia, descansa en un Inspector de Aeródromos calificado, de acuerdo con los términos de esta Directriz.

14.4 AUTORIDAD DE APROBACIÓN

El Director General de Aeronáutica Civil, es la autoridad aprobada para emitir las credenciales del IA.

14.5 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

Las credenciales se emiten a personas calificadas que se ha designado como Inspector de Aeródromos y deben cumplir con los siguientes criterios:

- a. Contar con antecedentes y experiencia relacionada con la aviación;
- b. Concluir los requerimientos de capacitación.

14.6 CAPACITACIÓN DEL INSPECTOR

El objetivo de la capacitación es proporcionar al Inspector de Aeródromos (IA) el conocimiento básico de las operaciones aeroportuarias, cubrir lo necesario para administrar el Programa de Certificación y de Vigilancia Aeroportuaria. El conocimiento lo adquiere mediante la combinación de cursos formales de capacitación y capacitación directa en el ejercicio de su puesto; tipo OJT. La capacitación mínima que debe concluir antes de la emisión de la credencial del Inspector de Aeródromos abarca todos los cursos que se indican a en el capítulo 22.

14.7 AUTORIZACIÓN TEMPORAL DEL INSPECTOR

- a. Cuando sea necesario para lograr los objetivos del programa, el responsable del departamento de AGA, puede solicitar la emisión de credenciales temporales a personas que cumplen con los criterios mínimos para credencial completa que se indican en el párrafo 6.6. Dichas personas deben contar con vasta experiencia en la seguridad aeroportuaria y ser recomendados por el responsable del departamento de AGA, la credencial puede ser otorgada por un período no mayor a 180 días.
- b. Las solicitudes de emisión de credencial temporal debe indicar lo siguiente:
 - 1) Nombre e información relativa a los antecedentes y experiencia de la persona recomendada.
 - 2) Una lista de la capacitación concluida y el cronograma propuesto de cumplimiento de los requerimientos que se especifican en el párrafo 6.6.
 - 3) Periodo de vigencia de la credencial.
 - 4) Un mínimo de seis inspecciones OJT junto a un Inspector de Aeródromos de tiempo completo. Por lo menos dos de estas inspecciones deben ser bajo la vigilancia del Jefe de AGA.

14.8 PRIORIZACIÓN DE CAPACITACIONES

- a. Durante el mes de septiembre u octubre el Coordinador AGA debe realizar un análisis de las necesidades de capacitación del personal de su jefatura, el cual debe hacerse según la información registrada en la matriz de control AGA-FORM-066, recibidos por cada inspector de aeródromos.
- b. Las priorizaciones se dividen en tres:
 - 1) Nivel 1: Recurrencias, actualizaciones (prioridad alta);
 - 2) Nivel 2: Prioridad normal;
 - 3) Nivel 3: Prioridad baja.
- c. Las priorizaciones y necesidades de capacitación deben establecerse en la forma de Plan de Anual de Capacitación del departamento de capacitación de la DGAC.

15 RESPONSABILIDADES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

15.1 PROPÓSITO

- a. El propósito de este Capítulo es identificar las responsabilidades de Dirección General de Aeronáutica Civil en las investigaciones de accidentes / incidentes, según sea aplicable a la certificación aeroportuaria.

15.2 ANTECEDENTES

- a. El propósito de las investigaciones de accidentes que realiza Dirección General de Aeronáutica Civil es garantizar que todos los hechos y circunstancias que causaron y aquellas posteriores al accidente, están registradas, evaluadas y que se tomen las medidas necesarias para prevenir que ocurran accidentes similares. El propósito principal de la investigación del accidente por parte de Dirección General de Aeronáutica Civil es determinar los factores causales o contribuyentes y la causa probable.

15.3 PARTICIPACIÓN DE IA EN LA INVESTIGACIÓN

- a. El responsable del departamento de AGA, participa en las investigaciones de accidentes / incidentes cuando estén involucradas las funciones del aeródromo.
- b. Ante una notificación de un accidente / incidente en el cual el aeródromo está involucrado, Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si el personal participará en la investigación; se comunicará al responsable del departamento de AGA, quien seleccionará al(os) Inspector de Aeródromos que serán asignados a la investigación. Se recomienda que el Inspector de Aeródromos que reciba esta asignación, no sea el que hizo la última auditoría del área bajo investigación.

15.4 RESPONSABILIDAD DE AGA

- a. El responsable del departamento de AGA, inmediatamente se pondrá en contacto con la Unidad de Investigación de Accidentes, sobre un accidente que ocurra en un aeródromo o cerca de éste y proporcionará la información disponible acerca del accidente. Al recibir esta información, se decidirá si el Inspector de Aeródromos participará en la investigación del accidente. La decisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil de enviar personal a un accidente en un aeródromo se basará en los siguientes criterios:
 - 1) Un accidente serio con víctimas mortales y/o incendio importante.
 - 2) Un accidente o incidente sin víctimas mortales y/o incendio importante.
- b. Se dará un énfasis especial a aquellos procedimientos exigidos e incluidos en el MA en Aeródromos certificados, de conformidad con el RAC 139. Las investigaciones deberían incluir un análisis de los informes de auditorías e inspecciones preparados por el personal del aeródromo para determinar si una deficiencia en un aeródromo posiblemente relacionada con el accidente fue comunicada con anterioridad y si había(n) tomado medida(s) para corregirla.
- c. Si en el transcurso de la investigación, posibles violaciones al RAC 139 son evidentes, deberá informarse inmediatamente a El responsable del departamento de AGA, de manera que se tomen medidas correctivas y se inicie la acción de cumplimiento.

15.5 DIRECTRICES PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

- a. Acceso al sitio de los restos. El IA debe portar consigo una credencial de Inspector de Aeródromos para tener acceso a la escena del accidente.
- b. Seguridad del Investigador. Un área de vital importancia que a menudo se pasa por alto o no se toma en cuenta durante la investigación, es la práctica de una investigación segura y las precauciones de seguridad de sentido común. Cada participante en la investigación de un accidente de una aeronave debe prestar atención a aspectos, tales como:
 - 1) Control de las emociones personales debido al efecto perturbador de un accidente.
 - 2) Emplear una conducta calmada y coherente para descartar que se tomen medidas desesperadas o desacertadas.
 - 3) Llegar al lugar del accidente equipado con el equipo básico y apropiado de acuerdo con las condiciones del clima y el terreno. Se debe prestar atención a los siguientes puntos:
 - i. Calzado (resistentes, prueba de agua).
 - ii. Guantes (de cuero muy resistente y de látex).
 - iii. Overoles (prácticos y resistentes al trabajo pesado).
 - 4) Comprender los efectos de la fatiga en la seguridad del rendimiento, mucho antes de estar totalmente exhausto.
 - 5) Ajustar la carga de trabajo a las circunstancias; puede lograrse más en un día bien organizado de 6 horas de trabajo, que en un día desorganizado de 12 horas de trabajo.
 - 6) Se logra una mejor calidad de la investigación si se está consciente de la necesidad de mantener las capacidades físicas y mentales hasta terminar el trabajo.
 - 7) Tener en cuenta la siguiente lista de artículos potencialmente peligrosos que pueden encontrarse en la escena del accidente: combustible y aceite; líquidos neumáticos e hidráulicos; materiales eléctricos, oxígeno, llantas que puedan explotar, baterías que puedan explotar, controles que puede mover restos que pueda cambiar, agentes tóxicos que pueden estar presentes en caso de incendio y la posibilidades de serpientes en el sitio.
 - 8) Declaración de los Testigos. Las buenas declaraciones de los testigos dependen, en mucho, del entrevistador. Las palabras, acciones y actitud del entrevistador pueden determinar, en gran parte, el tono y la efectividad de una entrevista. La mayoría de los testigos están deseosos de contar lo que saben, cuando se les indica que la información se usará para prevenir accidentes similares en el futuro. Siempre debe tomarse en cuenta la capacidad de los testigos.
 - 9) Declaraciones orales. Un testigo puede negarse a proporcionar una declaración por escrito, pero dará un testimonio verbal. Haga una introducción del relato escrito de una declaración verbal con una breve explicación, por ejemplo, "Gerardo Ríos, de 42 años, constructor, manifestó que estaba trabajando en una casa nueva aproximadamente a 200 pies del sitio del accidente. Él se niega a hacer una declaración por escrito." Relate la historia del testigo con exactitud. Puede usarse una grabadora siempre que el testigo dé su consentimiento. Debe incluirse una indicación de la aprobación en las oraciones introductorias al principio de la grabación. Tenga a una tercera persona presente para

que confirme el relato escrito de la declaración oral y solicite a esa tercera persona que firme la declaración, para certificar que realmente es lo que expresó el testigo.

15.6 EVALUAR PARA DEFINIR EL NIVEL DE CUMPLIMIENTO DEL RAC 139 AL MOMENTO DEL ACCIDENTE

- a. Especial cuidado debe ponerse al evaluar el MA del operador del aeródromo; en comparación, aquellas medidas y servicios prestados en respuesta al evento, deben valorarse como parte de la evaluación de cumplimiento. Los procedimientos y responsabilidades de respuesta a emergencias implementadas durante las secuelas deberían compararse con aquellos detalles incluidos en la Sección del PEA del MA (si es aplicable).
- b. Realice una inspección sistemática de los elementos reglamentarios de las instalaciones del aeródromo después del evento, y preste atención a aquellos puntos del manual que pertenecen a procedimientos activados en respuesta al evento.
- c. La cronología de las acciones y la comunicación verbal de lo que sucedió durante el evento son ingredientes vitales de una investigación bien documentada. Deberían revisarse las grabaciones de las comunicaciones verbales entre el ATS, personal de SEI, vehículos de operación, así como las instrucciones puestas por el comando de emergencia.
- d. Entreviste a testigos, personal de respuesta y víctimas no heridas del evento para obtener declaraciones que describan y verifiquen la secuencia del evento y las medidas de respuestas tomadas por el titular del certificado.
- e. La recopilación de todos los hechos y pruebas físicas reunidas durante la investigación debe contener las pruebas suficientes del cumplimiento o incumplimiento de los términos del certificado.

15.7 RECOMENDACIONES PARA LA PREVENCIÓN

- a. Las recomendaciones iniciales para la prevención de accidentes relacionadas con las deficiencias que involucran el diseño, operaciones o prácticas de mantenimiento o el establecimiento de normas, procedimientos o políticas deberán ser comunicadas de la siguiente manera:
 - 1) El Inspector de Aeródromos deberá preparar un memorando en el que describe brevemente el accidente y las áreas donde hay deficiencias. Deberían incluirse suficientes detalles y/o información de confirmación para permitir que se desarrolle una medida correctiva significativa. La narrativa y el análisis de las deficiencias serán seguidas por recomendaciones para prevenir accidentes así como de medidas correctivas. Para cada asunto debería escribirse una recomendación individual. Si el Inspector de Aeródromos u otra persona que envía la recomendación cree que hay una situación de emergencia y que de continuarse con las operaciones se pondría en peligro la vida de las personas o las instalaciones, debería iniciar, de inmediato, las acciones. Esto lo haría al comunicarse telefónica o personalmente con el operador del aeródromo y coordinar cualquier medida incluida en el certificado.

16 PARTICIPACIÓN EN ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD

16.1 PROPÓSITO

- a. Este capítulo define la función recomendada del Inspector de Aeródromos en relación con las siguientes actividades:
- b. Ejercicios del Plan de Emergencia Aeroportuaria (PEA)
 - 1) Se recomienda que el Inspector de Aeródromos asista al menos a un ejercicio de emergencia de escala total completo por año el ejercicio no solo debe ser una experiencia de aprendizaje para el personal de aeródromo /emergencias, sino que también la oportunidad para el Inspector de Aeródromos de efectuar una evaluación de primera mano del PEA. Por lo general, el Inspector de Aeródromos solo será uno de muchos evaluando un ejercicio. Cualquier problema o deficiencias que surjan durante el ejercicio y que requieran la modificación del PEA, deben ser solucionados de manera oportuna por parte del administrador del aeródromo.

16.2 CONFERENCIAS DE DISEÑO O CONSTRUCCIÓN PREVIA

- a. Si el proyecto de construcción es complejo o implica un volumen de trabajo importante que puede afectar el cumplimiento de la Parte 139 del RAC es recomendable que los IA asistan a conferencias de diseño o de construcción previa. Esto permitirá al inspector tomar decisiones en forma previa al periodo de diseño o construcción. Las recomendaciones y comentarios del Inspector de Aeródromos deben estar documentadas.

16.3 INSPECCIÓN FINAL DEL PROYECTO TERMINADO

- a. Al término del proyecto de construcción, que es complejo e implica un volumen significativo de trabajo, el Inspector de Aeródromos en caso de que se solicite, debe acompañar al ingeniero o gerente del proyecto de Dirección General de Aeronáutica Civil para garantizar el cumplimiento de los estándares que se especifican en el RAC 139. Si se identifican áreas de problema, se debe coordinar con la administración del aeródromo con el fin ajustar el proyecto a dichos estándares.

17 FORMATOS EMPLEADOS EN EL PROCESO DE CERTIFICACIÓN Y EN LA VIGILANCIA

En el presente se proporcionan los diferentes Formatos requeridos para documentar los procedimientos desarrollados en el presente Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos (MPIA) con uniformidad, contenido y presentación, que permitan optimizar y documentar el cumplimiento de los procedimientos, los formatos son una herramienta técnica de ayuda al personal de certificación y vigilancia de Aeródromos (CVA) en las labores diarias. Los Formatos desarrollados se dividen en Formatos Generales de Certificación y de Vigilancia.

Nota1: Las listas de verificación que forman parte de vigilancia pueden ser utilizadas como soporte durante la fase IV del proceso de certificación de un aeródromo.

Nota2: Las listas de verificación para aceptación de Etapas de SMS se encuentran en el Manual del SSP de la DGAC.

FORMATOS GENERALES		
18.1	FÓRMULA DGAC-AGA-1005	Certificado de Operaciones del Aeródromo
18.2	FÓRMULA DGAC-AGA-1005 A	Condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo
18.3	FORMULA DGAC-AGA-1010	Solicitud de Certificado Operativo de Aeródromo
18.4	FORMULA AGA-FORM-067	Exenciones y Excepciones
18.5	FÓRMULA DGAC-AGA-1020	Programa de Eventos-Certificación de Aeródromos
18.6	FÓRMULA DGAC-AGA-1030	Protocolo de Certificación de Aeródromos
CERTIFICACIÓN		
19.1	AGA-FORM-001	Verificación del manual de Aeródromo Partes 1-2-3-4-5
19.2	AGA-FORM-002	Verificación del Plan de Emergencias del Aeródromo
19.3	AGA-FORM-003	Verificación del Manual de Funciones de SEI y el Programa de entrenamiento
19.4	AGA-FORM-004	Verificación del plan de traslado de Aeronaves inutilizadas
19.5	AGA-FORM-005	Verificación del Personal Clave
19.6	AGA-FORM-006	Verificación del Manual de Gestión de a Seguridad SMS
19.7	AGA-FORM-007	Lista de verificación para la revisión de la notificación e informes de condición del aeródromo
19.8	AGA-FORM-008	Verificación para la revisión de la reducción de peligros debidos a las aves y otros animales
19.9	AGA-FORM-009	Verificación para la revisión de la protección pública
19.10	AGA-FORM-010	Verificación del Programa de Mantenimiento.
19.11	AGA-FORM-011	Verificación de Documentos adicionales del proceso
19.12	AGA-FORM-012	Verificación de los Estudios Aeronáuticos
19.13	AGA-FORM-013	Verificación del estudio Ambiental
19.14	AGA-FORM-014	Verificación del Programa de Capacitación
19.15	AGA-FORM-015	Documento de aprobación de manuales
19.16	AGA-FORM-016	Verificación de Memorandos de Entendimiento.
19.17	AGA-FORM-017	Verificación de herramienta y equipo de precisión
19.18	AGA-FORM-018	Evaluación de curso de capacitación
19.19	AGA-FORM-019	Biblioteca técnica
19.20	AGA-FORM-020	Evaluación del simulacro para el plan de traslado de movimiento de aeronaves inutilizadas
VIGILANCIA		
20.1	AGA-FORM-021	Inspección de vehículos
20.2	AGA-FORM-022	Verificación de inspecciones
20.3	AGA-FORM-023	Verificación de auditorías e inspecciones de seguridad operacional

20.4	AGA-FORM-024	Verificación de procedimientos específicos para operaciones de aeronaves superiores
20.5	AGA-FORM-025	Verificación control de obstáculos
20.6	AGA-FORM-026	Verificación de dirección de plataforma
20.7	AGA-FORM-027	Verificación de protección pública y protección a las radio ayudas para la navegación aérea
20.8	AGA-FORM-028	Verificación de reducción de fauna
20.9	AGA-FORM-029	Verificación de servicios de aeronaves en tierra
20.10	AGA-FORM-030	Vigilancia delegación de aprobación de alturas dentro de las SLO
20.11	AGA-FORM-050	Proceso de Inspección de Aeródromo.
20.12	AGA-FORM-051	Revisión de Marcas Horizontales de Aeródromo.
20.13	AGA-FORM-052	Revisión del Sistema de Iluminación de Aeródromos
20.14	AGA-FORM-053	Revisión de Señales Verticales de Aeródromo
20.15	AGA-FORM-054	Auditoria de los Servicios de Salvamento y Extensión de Incendios.
20.16	AGA-FORM-055	Verificación específica
20.17	AGA-FORM-056	Inspección de Facilidades de Almacenamiento de Combustible
20.18	AGA-FORM-057	Inspección de operación, manipulación y almacenaje de materiales peligrosos
20.19	AGA-FORM-058	Inspección de Vehículos (Cisternas) de Abastecimiento de Combustible
20.20	AGA-FORM-059	Inspección del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos
20.21	AGA-FORM-060	Inspección Diaria del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos (Cuando aplique según el tipo de obra a criterio del DCVA).
20.22	AGA-FORM-061	Revisión de Franjas de Pista
20.23	AGA-FORM-062	Tiempo de Respuesta SEI
20.24	AGA-FORM-063	Inspección al plan de emergencias
20.25	AGA-FORM-064	Inspección administrativa al aeródromo
VIGILANCIA RAC 111		
21.1	AGA-FORM-080	Retro empuje de aeronave
21.2	AGA-FORM-081	Descarga y carga de agua en aeronave
21.3	AGA-FORM-082	Limpieza de interior de las aeronaves
21.4	AGA-FORM-083	Embarque de equipaje
21.5	AGA-FORM-084	Desembarque y acarreo de equipaje
21.6	AGA-FORM-085	Carga y correo
21.7	AGA-FORM-086	Señaleros
21.8	AGA-FORM-087	Suministro eléctrico y aire acondicionado
21.9	AGA-FORM-088	Suministro de comida
21.10	AGA-FORM-089	Administrativa
21.11	AGA-FORM-090	Suministro de combustible
21.12	AGA-FORM-091	Operador de Base Fija (FBO)
21.13	AGA-FORM-065	Reporte de hallazgos y recomendaciones
21.14	AGA-FORM-066	Matriz de control de capacitación
21.15	AGA-FORM-068	Registro de auditoria/verificación
21.16	AGA-FORM-069	Verificación de enmiendas

18 FORMATOS GENERALES

18.1 FORMULA DGAC-AGA-1005- CERTIFICADO DE OPERACIÓN DE AERÓDROMOS

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL



Certificado de Aeródromo CA

Por Cuanto el Aeródromo
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

UBICADO EN: XX
Latitud/ Longitud: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

De conformidad con la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 y sus reformas y el RAC 139 Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos y disposiciones correspondientes, se le confiere el presente Certificado de Aeródromo, otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil en virtud de haber completado el proceso de certificación técnica. El presente certificado de Aeródromo se mantendrá vigente siempre que el operador de Aeródromo cumpla con lo establecido en el Manual de Aeródromo (MA), la reglamentación específica y las Condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo.

Este certificado debe permanecer vigente conforme lo estipulado en el RAC 139.107 y el RAC 139.109


Certificado N°: CA-XX-XX
Fecha de emisión: XX/XXXXX/XXXX _____

Fecha de vencimiento: XX/XXXXXX/XXXX **Dirección General de Aeronautica Civil**

Rev. Original.
Fórmula DGAC-AGA-1005

Fecha: 02/jun/15

18.3 FORMULA DGAC-AGA-1010

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		<p>FORMULA DE SOLICITUD DE EMISION DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO</p>	
1. DETALLES DEL SOLICITANTE			
Nombre completo			
Cargo			
Dirección			
teléfono	Celular	Correo Electrónico	
	Oficina		
2. DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO.			
Nombre del Aeródromo			
Descripción de la propiedad			
Coordenadas geográficas			
Marcación y distancia de la ciudad más cercana			
3. ADMINISTRACIÓN			
Estatual <input type="checkbox"/>	Concesión * <input type="checkbox"/>	Gestión * <input type="checkbox"/>	Privado ** <input type="checkbox"/>
Notas: *adjuntar copia de la resolución y del contrato ** adjuntar título de propiedad certificada			
4. INDIQUE TIPOS DE AERONAVES DE MAYOR ENVERGADURA			

5. INDIQUE LAS LIMITACIONES (SI APLICA)			

6. TIPO DE OPERACIONES DE AERONAVES			
Regulares a itinerario <input type="checkbox"/>	No Regulares <input type="checkbox"/>	Díurnas <input type="checkbox"/>	Nocturnas <input type="checkbox"/>
7. En mi calidad de _____ y Conforme los datos anteriores solicito la certificación del Aeródromo _____ Administrado por _____			
Fecha de la solicitud		Firma de la Persona Autorizada	

FORMATO DGAC-AGA-1010


Revisión: Original

02/jun/16

Notas:

1. Adjuntar un cronograma de eventos del proceso de certificación, dos copias Manual de Aeródromo MA requerido en el RAC 139.201, el Programa de Seguridad de Aeródromos requerido por el RAC 17 y el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo requerido en el RAC 139.323

18.4 FORMULA AGA-FORM-067

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		ASUNTO:		Exenciones y Excepciones		
		FECHA:		Octubre/2017		
		REVISION:		00		
		PÁGINAS:		1 DE 2		
Nombre del operador						
Sección A. Información General						
1. Número de exenciones		2. Número de excepciones				
Sección B. Descripción de los hallazgos						
No.	Tipo	Descripción	Ref.	Medida correctiva	Cierre de discrepancias	
					Fecha imp.	Promulgación

18.5 FORMATO DGAC-AGA-1020 PROGRAMA DE EVENTOS

Página 1 de 2

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Nombre del Solicitante	Dirección de Aeródromo

Fecha Programada de presentación Inspección Demostración	Fase de Solicitud Formal	Fecha de recibido o cumplido	Fecha de devolución para cambios	Fecha de Aprobación
	Carta de Solicitud Formal			
	Programación de Evento			
	Manual de Aeródromo			
	Hojas de Vida- Curriculum Vitae (Personal Clave)			
	Carta de Cumplimiento (Referencia cruzada con regulaciones)			
	Fase de Evaluación de Documentos			
	A. Plan de Entrenamiento Inicial			
	1. Personal Operativo			
	2. Personal General			
	B. Manuales y Documentos			
	1. Manual de Aeródromos			
	2. Manual Plan de Emergencia de Aeródromo			
	3. Manual de los Servicios SEI			
	4. Manual de Operaciones			
	5. Manual/ Plan de Mantenimiento de Pavimentos			
	6. Manual/ Plan de Mantenimiento de Ayudas Visuales			
	7. Listas de Inspección diarias			
	8. Documentos de Compra/ Alquiler			
	Fase de Inspección y Demostración			
	A. Inspección Área de Movimiento, Condiciones Pavimento, Señalización, Rótulos, Dimensiones			
	B. Inspección de Luces			
	C. Plantel, Equipo, Vehículos, Personal SEI			
	D. Instalaciones de combustible			
	E. Facilidades de entrenamiento			

Fecha Programada de presentación Inspección Demostración	Fase de Solicitud Formal	Fecha de recibido o cumplido	Fecha de devolución para cambios	Fecha de Aprobación
	F. Inspección Equipo de Mantenimiento, Personal			
	G. Demostración Tiempo de Respuesta de SEI y Ejercicio			
	H. Registros de Ensayos de Plan de Emergencias			
	I. Demostración Tiempo de Conmutación de Fuente de Energía Secundaria			
	Fase de Emisión del Certificado			
	a) Revisar Información a incluir con el AIP			
	b) Preparar Condiciones y Términos			
	c) Remitir y Publicar Certificado			
Comentarios:				

18.6 FORMATO DGAC-AGA-1030 PROTOCOLO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Nombre del Solicitante

<u>Fase 1 Pre Solicitud Y Evaluación Preliminar</u>	Fecha de Inicio	Fecha de Cumplimiento	Sat. / No. Sat.
A) Orientación Inicial:			
Inspector:			
1. Conversación inicial			
2. Regulaciones			
3. Material de Orientación			
4. Llenado de Formato DGAC-AGA-1010			
B) Información Equipo de Certificación:			
Nombre:			
Especialidad:			
CPC			
C) Personal de Certificación del Solicitante:			
D) Reunión de Pre solicitud			
1. Verificar información Formato DGAC-AGA-1010			
2. Revisión General de Proceso de Certificación			
3. Paquete de Certificación: Formato AAC 139-1, 139-2, 139-3, 139-4 Material de Orientación de otras publicaciones			
4. Explicaciones de la Solicitud Formal			
E) Visita al sitio de emplazamiento del Aeródromo			
Comentarios:			

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

<u>Fase II Solicitud Formal</u>	Fecha de Inicio	Fecha de Cumplimiento	Sat. / No. Sat.
A) Revisión de la Respuesta			
1. Carta de Solicitud Formal			
-Nombre Legal			
- Dirección			
2. Documentación Adjunta			
- Programa de eventos			
- Manuales			
Plan de Entrenamiento Inicial			
- Currículos del Personal Gerencial			
- Documento de compra, alquiler, cartas de intención			
B) Evaluación de recursos basados en Programa de Eventos			
C) Reunión de Solicitud Formal			
1. Reunión Programada			
Fecha			
Hora			
2. Discusión de cada evento			
3. Resolver discrepancias e ítems abiertos			
4. Revisar Procesos de Certificación			
5. Impacto por no cumplimiento de Programa de Eventos			
D) Emisión de Carta de Aceptación o Rechazo			
Comentarios:			

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

<u>Fase III Evaluación Documental</u>	Fecha de Inspección Inicial	Fecha Devolución	Fecha 2da Devolución	Fecha de Aprobación
A) Evaluar Calificaciones del Personal Gerencial				
B) Evaluación el Manual de Aeródromos				
1. Manual de Aeródromos				
2. Manual o Plan de Emergencias*				
3. Manual de Entrenamiento*				
4. Manual de Salvamiento y Extinción de Incendios*				
5. Manual o Plan de Mantenimiento de Pavimentos*				
6. Manual o Plan de Mantenimiento de Ayudas Visuales*				
8. Manual de SMS*				
9. Manual de Operaciones				
10. Manual o Plan de mantenimiento de equipo de luces				
11. Manual o Plan de Mantenimiento de equipo SEI*				
* Según Corresponda				
Comentarios:				

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Fase IV Inspección y Demostración	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aprobación
139.305 y 307 Áreas Pavimentadas y No Pavimentadas				
1. Inspección de márgenes y bordes de pista				
2. Inspección por grietas y variaciones del pavimento				
3. Inspección Pistas por contaminantes (caucho, polvo, espuma, otros) que afectan el contacto				
4. Inspección de drenajes de pista				
5. Inspección por piedras u objetos sueltos				
6. Inspección de Baches				
7. Inspección de Nivel de Rozamiento				
Nivel:				
Fecha:				
8. Dimensiones de las superficies				
a) Las pistas				
b) Los márgenes de pista				
c) Las franjas de pista				
d) Las áreas de seguridad de extremo de pista				
e) Las zonas de parada y las zonas de obstáculos				
f) Las calles de rodaje				
g) Los márgenes de calle de rodaje				
h) Las franjas de calle de rodaje				
i) Las plataformas				
139. 309 Franjas y Márgenes de Pista				
1. Inspección por nivelación o variaciones				
2. Inspección drenaje apropiado				
3. Inspección por resistencia al equipo SEI y aeronaves				
4. Inspección por obstáculos				
139.311 Ayudas Visuales y Sistemas Eléctricos				
Fuentes de Energía Primaria				
Fuente de Energía Secundaria				
1. Inspección de luces y señales de Pista				
2. Inspección de luces y señales de Calle de Rodaje				
3. Inspección de luces y señales de Plataformas				
4. Inspección de luces y señales de Posiciones de Espera				

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aprobación
5. Inspección de luces y señales Zonas del ILS, PAPI/VASI				
6. Inspección Luces del Aproximación				
7. Inspección Faro Aeródromo				
8. Inspección, señalización e Iluminación de Obstáculos				
9. Inspección por luces que puedan provocar interferencia con ATS o con las aeronaves				
10. Inspección de iluminación para fines de seguridad en vallas, barreras y sobretodo en punto de acceso 139. 335 (c)				
11. Inspección de zonas en construcción por luces y señales				
12. Inspección de iluminación de Conos de Viento				
13. Plan/ Programa de mantenimiento				
139. 315-319 Salvamiento y Extinción de Incendios				
1. Verificar Equipo y Agentes Extintores según categoría				
2. Verificación régimen de descarga				
3. Reducción del equipo mínimo del SEI				
4. Probar sistemas de comunicación de Emergencias SEI-ATS				
5. Inspección de vehículos (véase formato 139/6)				
6. Programa de mantenimiento Vehículos SEI				
7. Disponibilidad de vehículos SEI				
8. Entrenamiento de Personal				
9. Personal de emergencias médicas				
10. Cantidad de personal de SEI				
11. Vías y caminos de acceso				
12. Ejercicio en vivo (cada 12 meses)				
13. Evaluación tiempo de respuesta				
Duración				
139. 321 Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas				
1. Operados es Agente de Carga o el Agente de Carga cumple con el RAC 18 (Anexo 18 OACI)				
2. Ubicación temporal mercancía derramada				
3. Auditor facilidades del proveedor de combustible (formato 139/7)				
4. Inspección Vehículos de reabastecimiento (Formato 139/8)				
5. Entrenamiento personal del proveedor				
6. Registros de inspección diaria				
139.323 Indicadores de Dirección de Viento				
1. Inspección por condición y ubicación				

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aprobación
139. 325 Plan de Emergencias del Aeródromo				
1. Plan/ Manual de Emergencias				
2. Ejercicios de Emergencias completo				
3. Revisión y Verificación anual				
139. 327 Sistemas de Inspección y Sistemas de Gestión de la Seguridad				
1. Inspecciones diarias				
2. Inspecciones nocturnas				
3. Inspección en condiciones especiales				
4. Revisión equipo de inspección				
5. Sistema de corrección de discrepancias				
6. Registros de inspección				
139. 329 Vehículos				
1. Limitación de vehículos al área de movimiento				
2. Entrenamiento al operador del vehículo				
3. Comunicación con ATS				
4. Registro de Accidentes/ Incidentes				
139. 331 Control de Obstáculos				
1. Remover, señalar o iluminar objetos en zona libre de obstáculos				
2. Obstrucciones en superficie del aeródromo, como vehículos u otros				
139. 333 Protección Radio-Ayudas				
1. Prevenir que la construcción de facilidades pueda anular operación de radio ayudas				
2. Protección por robo o vandalismo				
3. Prevención dentro del área de influencias la interrupción de señales				
139. 335 Protección Pública (Seguridad)				
1. Diseño y construcción de vallas y barreras según RAC17				
2. Ubicación de vallas y barreras de forma que aisle el área de movimiento				
3. Zona ambos lados vallas despejadas para facilitar patrullaje y evitar el acceso no autorizado				
4. Resguardo apropiado e instalación de dispositivos en conductos, cloacas, túneles, y elementos similares				
5. Protección contra chorro de reactores y estelas de hélice				

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aprobación
139. 337 Reducción de Peligros por aves y otros animales				
1. Estudio de fauna				
2. Contenido del estudio				
3. Plan de gestión de fauna				
4. Entrenamiento al personal de aeródromo				
5. Vigilancia del Operador, notificar a la autoridad de Aviación Civil para eliminar o evitar vertederos de basura				
6. Notificar a la AAC incidentes con aves				
139. 339 Notificación e Informes de condición del aeródromo				
1. Notificar inexactitudes en AIP, NOTAM o Boletines				
2. Notificar cambios planificados con 56 días de antelación				
3. Asuntos de Notificación inmediata				
139. 341 Identificación y Señalización de Áreas en construcción, Áreas Utilizables y Avisos de Advertencia				
1. Revisar por señalización e iluminación áreas en construcción o fuera de servicio en área de movimiento o donde se operen aeronaves				
2. Revisar señalización e iluminación equipo de construcción				
3. Revisar áreas adyacentes a las ayudas para la navegación por interrupción o falla de señal				
4. Verificar planos previo a construcción				
5. Revisar por avisos de advertencia por rodaje o vuelos bajo de aeronaves				
139. 343 Servicio de Dirección en Plataforma				
1. Con participación de ATS				
2. Sin participación de ATS				
3. Inspección sistema de comunicaciones				
4. Restricción de personas y vehículos en condiciones de baja visibilidad				
139. 345 Servicios de las Aeronaves en Tierra				
1. Medidas de seguridad durante el servicio				
2. Reabastecimiento de combustible con personal a bordo				
3. Áreas para la prueba de motores				

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aprobación
139. 347 Traslado y Movimiento de Aeronaves Inutilizadas				
1. Plan para el traslado				
2. Inspección Equipo (contratos)				
139. 349 Herramientas y Equipo de Precisión				
1. Procedimientos				
2. Programas de Calibración				
139. 351 Literatura Técnica				
1. Lista y condiciones				
2. Actualización				
139. 357 Seguros				
1. Vigencia de Póliza				
Comentarios:				

Rev. Enero 2017

19 LISTAS DE VERIFICACIÓN DE CERTIFICACIÓN

19.1 AGA-FORM-001 LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA REVISIÓN DEL MOA PARTE 1-5

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-001							
	ASUNTO:	Manual de Aeródromo MA Partes 1-2-3-4-5							
	PAGINA:	1 de 4							
	FECHA:	17/Enero/2017							
	REVISION:	00							
Empresa	FECHA								
Aeródromo									
<p>Día Mes Año</p>									
Responsable de la Verificación:									
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>									
<p>Nota: Varios de los procedimientos requeridos en esta Lista de verificación pueden estar en otros Volúmenes, Apéndices, o Anexos del sistema de Manuales del operador del Aeródromo</p>									
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R	
A. ESTRUCTURA DEL MANUAL									
1	En la portada aparecen el nombre del Manual								
2	Revisar el Encabezado y el Pie de pagina								
3	Contiene Tabla de contenidos								
4	Se estable un Lista de control de revisiones								
5	Verificar la Listado de páginas efectivas con el contenido								
6	Página de partes relevantes del cambio								
B. CONTENIDO DEL MANUAL									
Parte 1: Generalidades.									
1.1 Información General.									
	(a) Finalidad y ámbito del Manual								
	(b) Una declaración de que el manual cumple y de que el operador debe cumplir todos los reglamentos aplicables, así como las disposiciones y condiciones del Certificado de Aeródromo								
	(c) Una declaración de que el manual contiene instrucciones de operación que el personal correspondiente debe cumplir								
	(d) Una declaración que indique que el aeródromo, cuando está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves, lo está en todo momento para todas las personas en términos y condiciones iguales.								
	(e) El sistema para registrar los movimientos de aeronaves.								
	(f) Los procedimientos para la promulgación y/o notificación de la información aeronáutica pertinente al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).								
1.2 Definiciones y abreviaciones.									
1.3 Sistema de Enmienda y Revisión									
	(a) Indicación de quién es el responsable de la publicación e inserción de enmiendas y revisiones.								
	(b) Un registro de enmiendas y revisiones con sus fechas de inserción y fechas de efectividad.								

	(c) Una declaración de que no se permiten enmiendas y revisiones escritas a mano, excepto en situaciones que requieren una enmienda o revisión inmediata en beneficio de la seguridad operacional.				
	(d) Una lista de las páginas en vigencia				
	(e) Una descripción del sistema de distribución de manuales, enmiendas y revisiones.				
	Parte 2: Organización.				
2.1	Esquema organizacional (organigrama), que indique los nombres de puestos de personal gerencial.				
2.2	Deberes y responsabilidades del personal gerencial.				
2.3	Comités del aeródromo, incluyendo comité de Seguridad y Facilitación, Fauna, Emergencias, Equipo de seguridad operacional en pista y cualquier otro que el operador del aeródromo establezca para garantizar la seguridad y la operación del aeródromo.				
	Parte 3: Detalles del emplazamiento del aeródromo.				
	Información general, incluyendo lo siguiente:				
	(a) Un plano operativo del aeródromo, que indique las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo, incluyendo cono de dirección del viento, luces, señales, letreros, accesos al aeródromo, perímetro, caminos, almacenaje de combustible, estación de SEI, de ATC y ubicación o punto de espera de los vehículos SEI en caso de emergencia y el puesto de estacionamiento y área adecuada para el estacionamiento de una aeronave bajo sospecha de interferencia ilícita.				
	(b) Un plano del aeródromo, que indique los límites y los obstáculos de este.				
	(c) Un plano que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, pueblo u otra área poblada más cercana, y la ubicación de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de este, que abarque al menos 8 km de diámetro.				
	(d) Detalles del título (plano catastrado) de emplazamiento del aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos de título, deben incluirse los detalles del título de propiedad o de los intereses en la propiedad sobre la que el aeródromo está ubicado, así como un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.				
	Parte 4: Datos del aeródromo que deben notificarse al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).				
4.1	Información general.				
	(a) Nombre del aeródromo;				
	(b) Ubicación del aeródromo;				
	(c) Coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo, determinadas con arreglo a la referencia del Sistema Geodésico Mundial (WGS-84). El punto de referencia de aeródromo debe estar situado cerca del centro geométrico inicial o planeado y se debe medir en grados minutos y segundos.				
	(d) Elevación y ondulación del geode en el aeródromo, con una exactitud redondeada al medio metro.				
	(e) Elevación de cada umbral y ondulación del geode, la elevación de los extremos de pista, y todos los puntos importantes altos y bajos de la				

	pista, así como la mayor elevación de la zona de toma de contacto, se medirán con una exactitud redondeada a un cuarto de metro en pistas con aproximaciones de precisión y al medio metro en pistas con aproximaciones que no sean de precisión.				
	(f) Temperatura de referencia del aeródromo en grados Celsius, la que debe corresponder a la media mensual de las temperaturas máximas diarias, registradas durante el mes más caluroso del año.				
	(g) Detalles del faro del aeródromo.				
	(h) Nombre del operador del aeródromo, y dirección, números telefónicos y correo electrónico en los cuales pueda ser ubicado en todo momento.				
4.2	Dimensiones del aeródromo e información conexas.				
	Información general, que incluya lo siguiente:				
	(a) Pista—marcación verdadera redondeada a centésimas de grado, número de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado al metro más próximo, pendiente, tipo de superficie y tipo de pista; y, para las pistas de aproximación de precisión Categoría I, existencia de una zona despejada de obstáculos.				
	(b) Longitud, anchura redondeada al metro más próximo y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada.				
	(c) Longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje.				
	(d) Tipo de superficie y puestos de estacionamiento de aeronaves de la(s) plataforma(s).				
	(e) Longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno.				
	(f) Ayudas visuales para procedimientos de aproximación; señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puestos de espera de la pista, puestos de espera intermedios y barras de parada); plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de ataque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación.				
	(g) Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación del VOR del aeródromo.				
	(h) Ubicación y designación de las rutas de rodaje normales.				
	(i) Coordenadas geográficas de cada umbral en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
	(j) Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de las calles de rodaje en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
	(k) Coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronaves en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
	(l) Coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las cercanías del aeródromo. Esta información puede indicarse mejor				

	en forma de cartas, como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en el RAC 15 y el RAC 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.				
	(m) Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo. De conformidad con los procedimientos normalizados del método del Número de clasificación de aeronaves - Número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN), notificando la siguiente información:				
	1) El número de clasificación de pavimentos (PCN);				
	2) El tipo de pavimento para determinar el valor ACN-PCN;				
	3) La categoría de resistencia del terreno de fundación;				
	4) La categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y				
	5) El método de evaluación.				
	(n) Una o más ubicaciones de verificación de altímetro antes del vuelo, establecidas en la plataforma, así como su elevación media redondeada al metro o pie más próximo.				
	(o) Las siguientes distancias declaradas redondeadas al metro más próximo:				
	1) recorrido de despegue disponible (TORA);				
	2) distancia de despegue disponible (TODA);				
	3) distancia de aceleración-parada disponible (ASDA); y				
	4) distancia de aterrizaje disponible (LDA)				
	(p) Información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma, así como sobre aspectos de importancia operacional, o que afecten la performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo siguiente:				
	1) Trabajos de construcción o de mantenimiento.				
	2) Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma.				
	3) Presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma.				
	4) Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas.				
	5) Avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales.				
	6) Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica.				
	(q) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas; números de teléfono, telex, facsímil, y dirección de correo electrónico del operador del aeródromo. Para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar RAC 139.347 .				
	(r) Salvamento y Extinción de Incendios. Nivel de protección, expresado en términos de la categoría, según 139.315, con los tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles en el aeródromo. También, los cambios significativos en el nivel de protección, la restauración del nivel y los cambios significativos en términos de una				

	nueva categoría resultante de variaciones en la disponibilidad de agentes extintores, de vehículos, de personal u otro requerimiento que afecte el nivel de protección.				
	(s) Información acerca de la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, relativa a:				
	1) número de designación de la pista correspondiente;				
	2) tipo de sistema y, en el caso de una instalación de AT-VASIS, de PAPI o de APAPI, se debe indicar además el lado de la pista en el cual están instalados los elementos luminosos, es decir, izquierda o derecha;				
	3) ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia, es decir, hacia la izquierda o hacia la derecha, cuando el eje del sistema no sea paralelo al eje de la pista;				
	4) ángulos nominales de la pendiente de aproximación.				
	5) alturas mínimas de la vista sobre el umbral de las señales de posición en pendiente. Para un T-VASIS o AT-VASIS ésta será la altura más baja a la que únicamente sean visibles las barras de ala; empero, las alturas adicionales a las que las barras de ala más uno, dos o tres elementos luminosos de indicación “descienda” resultan visibles pueden también notificarse en caso de que dicha información pudiera ser útil para las aeronaves que sigan este sistema de aproximación. Para un PAPI éste será el ángulo de reglaje del tercer elemento a partir de la pista, menos 2', es decir, el ángulo B menos 2', y para un APAPI éste será el ángulo de reglaje del elemento más distante de la pista menos 2', es decir, el ángulo A menos 2'.				
	(t) Limitaciones, por tipo de avión, en cuanto a resistencia, pistas, calles de rodaje y virajes				
	La precisión de la información indicada anteriormente, es fundamental para la seguridad de las aeronaves. La información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería debe ser obtenida o verificadas por técnicos calificados.				
	Parte 5: Procedimientos operacionales de aeródromo y medidas de seguridad.				
5.1	Notificaciones de aeródromo, según lo dispuesto en 139.339.				
	Detalles de los procedimientos para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP, y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:				
	(a) Acciones para notificar a la DGAC cualquier cambio y registrar la notificación de los cambios durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de éstas.				
	(b) Nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios, y sus números telefónicos durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de éstas.				
	(c) Dirección y los números telefónicos, proporcionados por la DGAC, del lugar en que los cambios han de notificarse a la Oficina de AIS.				
	5.2 Acceso al área de movimiento del aeródromo.				
	Detalles de los procedimientos que se han elaborado, los cuales deben seguirse en coordinación con las autoridades correspondientes, tal y como se establece en el RAC 17, para prevenir el acceso no autorizado				

	de personas, vehículos, equipo, animales u otros en el área de movimiento, incluyendo lo siguiente:				
	(a) La función del operador del aeródromo, del operador de aeronaves, de los operadores con base fija en el aeródromo, del órgano de seguridad del aeródromo, de la DGAC y otros departamentos gubernamentales, según corresponda.				
	(b) Nombres y funciones del personal encargado de controlar el acceso al aeródromo, y los números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de éstas.				
	(c) Procedimientos para ingresar en el área de movimiento, incluyendo: Emisión y formatos de carnets de identificación así como el plan de entrenamiento, evaluación y consecuencias del incumplimiento.				
	(d) Responsabilidades, procedimientos y medios para comunicar problemas emergentes del piloto y el operador aéreo.				
	5.3 Plan de emergencia del aeródromo.				
	Detalles del plan de emergencia del aeródromo, incluyendo lo siguiente:				
	(a) Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo o en tierra, incendios estructurales, sabotaje, amenazas de artefactos explosivos (bomba), aeronaves o estructura, apoderamiento ilícito de aeronaves o instalaciones, accidentes e incidentes en el aeródromo, abarcando consideraciones por implementar durante la emergencia y después de la emergencia.				
	(b) Detalles de ensayos de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de esos ensayos, no puede ser mayor a dos años.				
	(c) Información de ejercicios para ensayar planes de emergencia, incluyendo la frecuencia de esos ejercicios. no puede ser mayor a dos años				
	(d) Lista de organizaciones, entes y personal con autoridad, tanto dentro del aeródromo como fuera de este, con funciones en el emplazamiento, sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico, y SITA y radiofrecuencias de sus oficinas, , así como cualquier otro sistema de comunicación.				
	(e) Establecimiento de un comité de emergencia o acuerdo similar en el aeródromo, con el fin de organizar la instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias.				
	(f) Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos relativos a la operación de emergencia.				
	5.4 Salvamento y extinción de incendios.				
	Datos de las instalaciones, equipo, personal y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de tratar con los servicios de salvamento y extinción de incendios en el aeródromo, entrenamiento, ejercicios y demostración del tiempo de respuesta.				
	Nota: Este tema también debe abarcarse, con un detalle apropiado, en el plan de emergencia del aeródromo o en otro documento.				

<p>5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadora de obstáculos, por parte del operador del aeródromo.</p>				
<p>Datos de los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo:</p>				
<p>(a) Acciones para realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y de la profundidad del agua en pistas y calles de rodaje, durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de éstas.</p>				
<p>(b) Acciones y medios de comunicación con el Control de Tránsito Aéreo durante una inspección.</p>				
<p>(c) Acciones para mantener un libro de registro de inspecciones, y emplazamiento de ese libro.</p>				
<p>(d) Detalles de intervalos y horas de inspección.</p>				
<p>(e) Guías y Lista de verificación de inspección.</p>				
<p>(f) Acciones para registrar y notificar los resultados de las inspecciones y para adoptar rápidas medidas de seguimiento, a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad.</p>				
<p>(g) Nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones, así como sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de éstas.</p>				
<p>5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos según lo requerido en RAC 139.311.</p>				
<p>Detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimiento de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, incluyendo:</p>				
<p>(a) Disposiciones para realizar inspecciones durante las horas normales de operación del aeródromo y fuera de estas, y una lista de verificación de esas inspecciones.</p>				
<p>(b) Acciones para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento dirigidas a corregir deficiencias.</p>				
<p>(c) Acciones para realizar el mantenimiento de rutina y el de emergencias.</p>				
<p>(d) Disposiciones para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falta parcial o total del sistema.</p>				
<p>(e) Nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación, y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de éstas.</p>				
<p>(f) Verificación mensual de ángulos de luces del PAPI/VASI y operación de foto celda, unidad responsable.</p>				
<p>5.7 Mantenimiento del área de movimiento, según lo requerido en RAC 139.305, RAC 139.307 y RAC 139.309.</p>				
<p>Detalles de las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento, incluyendo;</p>				
<p>(a) Acciones para el mantenimiento de las zonas pavimentadas.</p>				

(b) Acciones para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas.				
(c) Acciones para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje.				
(d) Acciones para el mantenimiento del sistema de drenaje del aeródromo.				
5.8 Trabajos en el aeródromo – Seguridad, según lo requerido en RAC 139.341.				
Detalles de los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en su cercanía, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:				
(a) Acciones para comunicarse con el Control de Tránsito Aéreo durante la realización de esas obras				
(b) Nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra, así como arreglos para comunicarse con ellas y sus organizaciones en todo momento.				
(c) Nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de estas, de los operadores con base fija en el aeródromo, agentes de servicios de escala y operadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra.				
(d) Lista de distribución para planes de trabajo, de ser necesario.				
(e) Acciones, procedimientos y tiempo de reposición de daños mayores en el pavimento de la pista.				
5.9 Gestión de la plataforma.				
Detalles de los procedimientos de gestión de la plataforma, incluyendo:				
(a) Disposiciones entre el Control de Tránsito Aéreo y la dependencia de gestión de la plataforma.				
(b) Disposiciones para asignar puestos de estacionamiento de aeronave.				
(c) Disposiciones para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves.				
(d) Servicio de señaleros; y				
(e) Servicio de vehículos de escolta.				
(f) Disposiciones y procedimientos sobre áreas de movimiento–no movimiento, para determinar cuándo ATS toma el control, cuando le corresponde al operador del aeródromo y cuando le corresponde al operador aéreo en operaciones de retro empuje (push back) y taxeo.				
5.10 Gestión de la seguridad en la plataforma.				
Procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:				
(a) Protección respecto del chorro de reactores.				
(b) Cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de abastecimiento de combustible de aeronaves.				
(c) Barrido de la plataforma.				
(d) Limpieza de la plataforma.				

(e) Disposiciones para notificar incidentes y accidentes en la plataforma.				
(f) Instrucciones para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.				
5.11 Control de vehículos en la parte aeronáutica, según lo requerido en RAC 139.329.				
Detalles del procedimiento para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:				
(a) Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas).				
(b) Método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento.				
(c) Procedimientos para la identificación (señalización), y equipamiento de seguridad.				
(d) Cumplimiento de los procedimientos del sistema de revisión técnica de vehículos en forma anual total y cuando se tenga duda de las condiciones operativas de los vehículos.				
5.12 Gestión del peligro de la fauna, según lo requerido en RAC139.337.				
Detalles de los procedimientos para enfrentar los peligros que representa para las operaciones de aeronaves la presencia de aves u otros animales en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:				
(a) Acciones para evaluar los peligros de la fauna.				
(b) Disposiciones para implantar programas de control de la fauna.				
(c) Nombres y funciones de las personas responsables de tratar los peligros de la fauna, así como sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de éstas.				
5.13 Control de obstáculos, según lo requerido en RAC 139.331.				
Detalles que establezcan los procedimientos para:				
(a) Vigilar las superficies limitadoras de obstáculos y la Carta de Tipo A para obstáculos en la superficie de despegue;				
(b) Controlar los obstáculos dentro del área de influencia del aeródromo;				
(c) Vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos;				
(d) Control de nuevas construcciones en las vecindades del aeródromo; y				
(e) Notificar a la DGAC la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos, con el fin de adoptar las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIS.				
(f) Evaluar y actualizar la carta de obstáculos.				
5.14 Traslado de aeronaves inutilizadas, según lo requerido en RAC 139.347.				
Detalles de los procedimientos para trasladar una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:				
(a) Las funciones del operador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave.				

(b) Acciones para notificar al titular del certificado de matrícula.				
(c) Acciones para establecer enlace con la dependencia de Control de Tránsito Aéreo.				
(d) Arreglos para obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada.				
(e) Nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.				
5.15 Manipulación de materiales peligrosos, según lo requerido en RAC 139.321.				
Detalles de los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo, incluyendo:				
(a) Arreglos para el establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso.				
(b) Método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos, incluyendo áreas para la ubicación temporal de empaques o contenedores con derrames.				
Nota: Entre los materiales peligrosos se cuentan los líquidos y sólidos inflamables, explosivos, solventes, líquidos corrosivos, gases comprimidos y materiales magnetizados o radiactivos. En el plan de emergencia del aeródromo, deben incluirse acciones para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.				
5.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.				
Detalles de los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de estas, de las personas responsables de medir el alcance visual en la pista.				
5.17 Protección de emplazamientos de radar y radio ayudas para la navegación, según lo requerido en RAC 139.333.				
Detalles de los procedimientos para la protección de emplazamientos de radar y radio ayudas para la navegación, ubicados en el aeródromo, a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado; incluyendo:				
(a) Disposiciones o acciones para el control de actividades en las cercanías de instalaciones de radar y radio ayudas.				
(b) Disposiciones o acciones para el control y mantenimiento de las áreas verdes en las cercanías de esas instalaciones.				
(c) Disposiciones o acciones para la instalación de carteles/rótulos que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.				
Nota 1: Al redactar los procedimientos para cada categoría, se debe incluir información clara y precisa sobre: Cuándo o en qué circunstancias debe activarse un procedimiento operacional. Cómo debe activarse un procedimiento operacional. Medidas que han de adoptarse				

19.2 AGA-FORM-002 PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO PEA

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-002			
	ASUNTO:	Plan de Emergencia del Aeródromo PEA			
	PAGINA:	1 de 4			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA				
Aeródromo					
<p>Día Mes Año</p>					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna (SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado</p>					
ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R	
A. ESTRUCTURA DEL MANUAL					
1	En la portada aparecen el nombre del Manual				
2	Revisar el Encabezado y el Pie de pagina				
3	Tabla de contenidos				
4	Lista de control de revisiones				
5	Listado de páginas efectivas con el contenido				
6	Página de partes relevantes del cambio				
B. CONTENIDO DEL MANUAL					
1	El plan de emergencia se relaciona con las operaciones de aeronaves y las actividades del aeródromo				
2	El plan de emergencia se ajusta a principios relativos de factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades intervengan o participen de la mejor manera posible				
3	El operador establece la organización del plan de emergencias				
4	Se establecen procedimientos que constituyan una respuesta rápida a cualquier emergencia				
5	Está establecido dentro del PEA el Centro de Operaciones de Emergencia (COE), fijo dentro de las instalaciones del aeródromo bajo la responsabilidad de la autoridad máxima del aeródromo o su designado				
6	Se establecen Responsabilidades y el papel que debe desempeñar cada una de las entidades el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y el Puesto de Mando Móvil (PMM), en cada tipo de emergencia.				

ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
7	El PMM es una instalación apta para ser transportada rápidamente, al lugar de la emergencia, asumir el mando y coordinar con las entidades que deben hacer frente a la emergencia.				
8	Establece el PEA un procedimiento o sistema de comunicación que enlace entre el PMM y el COE, así como las demás entidades que intervienen en una emergencia				
9	Se establece en el PEA un listado del personal clave en el aeródromo, que incluya: nombre, teléfono, puesto, institución u otros medios para contacto				
10	Se establecen las provisiones para el servicio médico, incluyendo transporte y asistencia médica para el máximo número de personas, que pueda llevar a bordo el avión más grande que opere en el aeródromo				
11	Se establece en el PEA el nombre, localidad, teléfono y la capacidad de emergencia de cada hospital y otras instalaciones médicas, y las direcciones				
12	Se establecen en el PEA los números de teléfonos de todo el personal médico del aeródromo y de las comunidades donde se ubica el aeródromo, que estén de acuerdo en proveer asistencia médica o transporte. (o se establece algún sistema para conocer la información)				
13	Se establece el nombre, dirección y teléfono de cada grupo de rescate, ambulancia, servicio y entes gubernamentales situados en el aeródromo o en la comunidad donde se ubique el aeródromo, que puedan proveer asistencia médica o transporte. (o se establece algún sistema para conocer la información)				
14	Se establece un inventario de vehículos de rampa y aeronaves, con sus instalaciones, entes y personas, incluidos en el plan, que deben de proveer el transporte de personas muertas o heridas desde el aeródromo hasta hospitales u otros sitios. . (o se establece algún sistema para conocer la información)				
15	Se establecen un inventario de hangares u otros edificios del aeródromo o de la comunidad que puedan usarse para acomodar a las personas no heridas, heridas y a las personas fallecidas				
16	Existe dentro del plan de emergencias el plano operativo del aeródromo (mapa cuadrículado) y de sus alrededores				
17	Se establece quien es el personal que brindara acomodo, orientación y transporte de personas lesionadas o no lesionadas que han sobrevivido al accidente o incidente				
18	Se establecen procedimientos para notificar a los entes y al personal que tengan responsabilidades bajo el plan de accidentes de aeronaves correspondiente.				
19	Existe un sistema de alarmas de emergencia				
20	Se establecen cuáles son las provisiones para ejecutar el rescate de víctimas de accidentes con aeronaves, que puedan ocurrir sobre el agua localizable en las zonas de aproximación o salida del aeródromo. En tal caso, el plan de emergencias del aeródromo debe incluir el ejercicio y verificación, a intervalos regulares, del tiempo de respuesta de los servicios de salvamento				

ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
21	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de Accidentes e incidentes aeronáuticos				
22	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de actos de interferencia ilícita como ser sabotajes , apoderamiento ilícito de aeronaves, toma de rehenes, apoderamiento ilícito de las instalaciones que presten servicio a la aviación civil internacional.				
23	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de fuegos estructurales				
24	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de fuegos en los planteles de combustible o áreas de almacenaje				
25	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de desastres naturales				
26	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de incidentes o accidentes con mercancías peligrosas a bordo de una aeronave o en instalaciones en tierra				
27	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de situaciones de rescate sobre el mar, en los casos en que corresponda.				
28	Se establecen procedimientos para una respuesta inmediata en caso de Emergencias de salud pública				
29	Se establece la coordinación del plan a través del COE con la DGAC, Policía Nacional Preventiva, entidades de rescate, servicios de tránsito aéreo ATS/SAR, Cruz Roja , Cuerpo de Bomberos de las ciudades aledañas al Aeródromo, Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeródromo SEI, seguridad aeroportuaria, personal médico, hospitales, clínicas y otros entes o personas que tengan responsabilidad bajo este plan				
30	Se asegura el plan que todo el personal del aeródromo que tenga deberes y responsabilidades, esté familiarizado con sus asignaciones y tenga el debido entrenamiento				
31	Se establecen procedimientos para verificar periódicamente, si el plan es adecuado y para analizar los resultados a fin de mejorar su eficacia				
32	Se establece que se debe verificar el plan a intervalos que no excedan de dos años, mediante prácticas completas de emergencia				
33	Estable el plan que se debe verificar el mismo a intervalos que no excedan de dos años, mediante prácticas completas de emergencia				
34	Estable el plan que se deben efectuar una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años				
35	Asegura el plan que todas las personas involucradas conozcan sus responsabilidades y que la información del plan esté actualizada				
36	Asegura el plan de que se han corregido todas las deficiencias observadas durante los ejercicios o durante la atención de una emergencia.				

19.3 AGA-FORM-003 VERIFICACIÓN MANUAL DE SEI

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-003			
	ASUNTO:	Manual de Funciones de Servicio de Extinción de Incendios y programa de entrenamiento SEI			
	PAGINA:	1 de 3			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA Día Mes Año				
Aeródromo					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
A. ESTRUCTURA DEL MANUAL					
1	En la portada aparecen el nombre del Manual				
2	Revisar el Encabezado y el Pie de pagina				
3	Contiene Tabla de contenidos				
4	Se estable un Lista de control de revisiones				
5	Verificar la Listado de páginas efectivas con el contenido				
6	Página de partes relevantes del cambio				
B. CONTENIDO DEL MANUAL					
1	Se establece en el Manual la categoría de los servicios SEI				
	Se establecen en el Manual las funciones y responsabilidades del personal				
2	Se establece en el Manual el avión de mayor longitud y anchura del fuselaje al que normalmente opera				
3	Se establece en el Manual la cantidad de vehículos de SEI				
4	Se establece en el Manual la cantidad de agua para la producción de espuma				
5	Se establece en el Manual la cantidad agentes complementarios				
6	Se establece en el Manual la cantidades mínimas de agentes extintores				
7	Se establece en el Manual los regímenes de descarga				
8	Se establece en el Manual la cantidad y eficacia agentes extintores principales				

ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
9	Se establece en el Manual la cantidad y eficacia de agentes extintores complementarios				
10	Se establece en el Manual la cantidad suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento de vehículos				
11	Se establece en el Manual la cantidad de concentrado de espuma que acarrea cada vehículo de SEI				
12	Se establece en el Manual la cantidad en reserva de concentrado de espuma y agentes complementarios				
13	Se establece en el manual el requerimiento de una reserva de agente complementario equivalente al 100% de la cantidad indicada en la Tabla 4 del Rac 139				
14	Se establece en el manual procedimientos para solicitar vehículos de respaldo adicionales a la cantidad mínima requerida				
15	Todos están dotado del equipo de salvamento acorde al nivel de servicio				
16	Existen procedimientos para el aumento de categoría del equipo mínimo de salvamento y extinción de incendios				
17	Existen procedimientos para reducción de la categoría del equipo mínimo de salvamento y extinción de incendios				
18	En el manual, se especifica los procedimientos y las personas que tienen la facultad para solicitar e implementar la reducción				
19	Existe en cada vehículo requerido bajo la sección RAC 139.317 un radio transmisor receptor para contactarse con la torre de control, con los otros vehículos que atienden la emergencia y con las estaciones definidas en el plan de emergencia				
20	Se establece un sistema de comunicación independiente que enlace la estación de servicios contra incendios con la torre de control, con cualquier otra estación del aeródromo, y con los vehículos de salvamento y extinción de incendios				
21	Se establece en el manual un sistema de alerta (alarmas o sirenas)				
22	Se establecen procedimientos para alertar al personal de SEI cuando se presente una emergencia.				
23	Se establece en el Manual los requerimientos para que los vehículos del SEI porten al menos un faro o una luz estroboscópica				
24	Se establecen en el Manual requerimientos para que las Ambulancias estén pintadas de acuerdo con lo dispuesto en el RAC 139 CCA139.329 (a)				
25	Se establecen en el Manual requerimientos para que las Vehículos de SEI estén pintados de acuerdo con lo dispuesto en el RAC 139 MAC 139.329				

19.4 AGA-FORM-004 PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-004			
	ASUNTO:	Plan de Traslado de Movimiento de Aeronaves Inutilizadas			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA Día Mes Año				
Aeródromo					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
A. ESTRUCTURA DEL MANUAL/PLAN					
1	En la portada aparecen el nombre del Manual				
2	Revisar el encabezado y el pie de pagina				
3	Contiene tabla de contenidos				
4	Se estable un lista de control de revisiones				
5	Verificar la listado de páginas efectivas con el contenido				
6	Página de partes relevantes del cambio				
B. CONTENIDO DEL MANUAL					
1	El operador del aeródromo designa a un ejecutor para poner en práctica el plan para el traslado de aeronaves inutilizadas o inmovilizadas que se localicen en el área de movimiento o en sus proximidades				
2	El plan de contempla características de las aeronaves que normalmente utilizan el aeródromo				
3	El plan establece una lista del equipo y personal a disponer para tales propósitos				
4	El plan establece acuerdos con empresas proveedoras de servicios o equipos para la movilización inmediata de aeronaves inmovilizadas.				
5	El plan establece una zona para el resguardo de las aeronaves inutilizadas con el fin de proteger los restos para la investigación por parte de la Autoridades Aeronáuticas.				

19.5 AGA-FORM-005 REVISIÓN DE REQUISITOS DEL PERSONAL CLAVE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-005			
	ASUNTO:	Requisitos del personal Clave			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
	Requisitos del personal clave, responsable de Operaciones, Mantenimiento y seguridad operacional del aeródromo , el cual debe cumplir los siguientes requisitos:				
1	Operaciones:				
	(i) Formación superior en ingeniería o administración de Aeródromos, o una licencia de técnico aeronáutico u otra carrera afín a las operaciones de aeródromo.				
	(ii) La experiencia mínima de cinco años en materia de gestión operacional de aeródromos.				
2	Mantenimiento:				
	(i) Formación superior en Ingeniería civil, mecánica, eléctrica, construcción o arquitectura, colegiado.				
	(ii) Cursos especializados en aeródromos.				
	(iii) Cinco años de experiencia comprobada en puestos de supervisión o inspección en el área de mantenimiento de aeródromos, o dos años sujeto a un plan de entrenamiento propuesto por el operador del aeródromo y aceptable para la DGAC				
3	Gestión de la Seguridad Operacional				
	(i) Formación superior en ingeniería o administración y capacitación en sistemas de la gestión de la seguridad operacional.				
	(ii) Experiencia mínima de cinco años comprobada en operación, o mantenimiento, o sistemas de calidad, o sistemas de la gestión de la seguridad operacional de aeródromos.				
4	Otros				
	Otros puestos gerencias que no se encuentran incluidos dentro de la normativa vigente pero que están dentro de la estructura organizacional de la empresa deben ser evaluados con base al perfil del puesto así como a la experiencia del profesional.				

19.6 AGA-FORM-006 VERIFICACIÓN DE MANUAL DE SMS

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-006							
	ASUNTO:	Manual de Gestión de la Seguridad SMS							
	PAGINA:	1 de 5							
	FECHA:	17/Enero/2017							
	REVISION:	00							
Empresa	FECHA								
Aeródromo									
<p>Día Mes Año</p>									
Responsable de la Verificación:									
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>									
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R	
1	En la portada aparece el nombre del manual								
	Revisar el encabezado y el pie de pagina								
	Tabla de contenidos								
	Lista de control de revisiones								
	Listado de páginas efectivas con el contenido								
	Página de partes relevantes del cambio								
2	Requisitos reglamentarios del SMS								
	(a) Detalle de los reglamentos o normas actuales de SMS.								
	(b) Correlación con otros requisitos o normas relacionados con la seguridad operacional, donde corresponda.								
3	Alcance e integración del SMS								
	(a) Explicación de la naturaleza de la organización								
	(b) Descripción del sistema del SMS								
	(c) Identificar los procesos, las operaciones y los equipos principales que se consideran idóneos para el programa HIRM de la organización, especialmente aquellos que son pertinentes para la seguridad operacional de la aviación.								
	(d) Definición y documentación de la integración entre organizaciones o contratistas interconectados (si es aplicable)								
	(e) Identificación de la integración entre otros sistemas (QMS, OSHE, SEmS, etc.) (si es aplicable)								
4	Política de seguridad operacional								
	(a) Política adecuada para la envergadura y complejidad de la organización.								
	(b) Señala intenciones de la organización, sus principios de gestión y el compromiso con la mejora continua en la seguridad operacional								
	(c) Ejecutivo responsable aprueba y firma la política								

	(d) Ejecutivo y resto de gerentes promueven la política				
	(e) Procedimiento para revisar la política periódicamente				
	(f) Personal en todos los niveles participa en el establecimiento y mantenimiento del SMS				
	(g) Política se comunica a todos los empleados				
5	Objetivos de seguridad operacional				
	(a) Descripción de objetivos de seguridad operacional				
	(b) Se expresan como declaración de nivel superior que describe el compromiso de la organización para lograr la seguridad operacional				
	(c) Procedimiento formal para desarrollar un conjunto coherente de objetivos de seguridad operacional.				
	(d) Los objetivos se difunden y distribuyen				
	(e) Se detalla la asignación de recursos para lograr los objetivos				
	(f) Los objetivos se vinculan con los indicadores de seguridad operacional para facilitar el control y la medición				
6	Funciones y responsabilidades				
	(a) Se detalla que el ejecutivo responsable se encarga de garantizar que el SMS se implemente correctamente y se desempeñe según los requisitos en todas las áreas de la organización				
	(b) Se asigna un gerente (oficina) de seguridad operacional correspondiente, un comité de seguridad operacional o grupos de acción de seguridad operacional.				
	(c) Se documenta y se define la autoridad y responsabilidad del personal en todos los niveles de la organización.				
	(d) Se detalla un diagrama de responsabilidades institucionales del SMS				
7	Notificación de seguridad operacional				
	(a) Se establece el procedimiento para la captura de sucesos internos, como accidentes, incidentes y otros sucesos pertinentes para el SMS				
	(b) Se hace distinción entre los informes obligatorios (accidentes, incidentes graves, defectos importantes, etc.) que se deben notificar a la DGAC y otros informes de sucesos de rutina, que permanecen dentro de la organización.				
	(c) Se establece un sistema de notificación de peligros/sucesos voluntaria y confidencial, que incorpora la protección de identidad/datos adecuada, según corresponda				
	(d) Los procesos de notificación respectivos son simples, accesibles y proporcionales a la envergadura de la organización.				
	(e) Los informes de alto impacto y las recomendaciones asociadas se abordan y revisan según el nivel de gestión correspondiente				
	(f) Los informes se recopilan en una base de datos adecuada para facilitar el análisis necesario.				
8	Identificación de peligros				
	(a) Se evalúan los peligros identificados, se priorizan y se procesan para la evaluación de riesgos, según corresponda				
	(b) Proceso estructurado para la evaluación de riesgos que implica la evaluación de gravedad, probabilidad, tolerabilidad y controles preventivos				
	(c) Los procesos de HIRM se centran en la seguridad operacional de la aviación, como también, en su contexto fundamental.				

	(d) El proceso de evaluación de riesgos usa hojas de cálculo, formularios o software correspondientes a la complejidad de la organización y las operaciones involucradas				
	(e) El nivel de gestión correspondiente aprueba las evaluaciones de seguridad operacional completadas				
	(f) Existe un proceso para evaluar la eficacia de las medidas correctivas, preventivas y de recuperación que se han desarrollado				
	(g) Existe un proceso para la revisión periódica de las evaluaciones de seguridad operacional completadas y la documentación de sus resultados.				
9	Control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional				
	(a) Proceso formal para desarrollar y mantener un conjunto de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional y sus objetivos eficaces asociados				
	(b) Correlación establecida entre los SPI y los objetivos de seguridad operacional de la organización, donde corresponda y el proceso de aceptación reglamentaria de los SPI, donde sea necesario.				
	(c) El proceso de control del rendimiento de estos SPI, incluido el procedimiento de medidas correctivas, cada vez que se activen tendencias inaceptables o anormales				
	(d) Cualquier otro criterio o proceso de control y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional o de SMS complementario				
10	Investigaciones relacionadas con la seguridad operacional y las medidas correctivas				
	(a) Procedimientos para garantizar que se investiguen de forma interna los accidentes e incidentes notificados.				
	(b) Divulgación interna de los informes de investigación completados al igual que a la DGAC, según corresponda.				
	(c) Un proceso para garantizar que se lleven a cabo las medidas correctivas tomadas o recomendadas y para evaluar sus resultados/eficacia				
	(d) Procedimiento sobre la consulta y las medidas disciplinarias asociadas con los resultados del informe de investigación				
	(e) Se define claramente las condiciones según las cuales se podrían considerar medidas disciplinarias punitivas.				
	(f) Procedimiento para garantizar que las investigaciones incluyan la identificación de averías activas así como también, factores y peligros que contribuyen				
	(g) Se procesan para la medida de seguimiento, los hallazgos sobre factores o peligros resultantes del procedimiento y formato de la investigación, con el sistema de identificación de peligros y gestión de riesgos de la organización, donde corresponda.				
11	Capacitación y comunicación de seguridad operacional				
	(a) Se documenta el programa de capacitación, la idoneidad y los requisitos				
	(b) Procedimiento de validación que mide la eficacia de la capacitación				

	(c) Establece capacitación inicial, recurrente y de actualización, donde corresponda				
	(d) Es parte la capacitación de SMS, del programa de capacitación general de la organización				
	(e) Se incorpora la toma de conciencia de SMS en el programa de empleo o adoctrinamiento				
	(f) Procesos/canales de comunicación de la seguridad operacional dentro de la organización.				
12	Mejora continua y auditoría de SMS				
	(a) Procedimiento para realización de auditorías internas regulares del SMS				
	(b) Descripción de cualquier otro programa que contribuya con la mejora continua del SMS de la organización y el rendimiento en materia de seguridad operacional, por ejemplo, MEDA, estudios de seguridad operacional, sistemas ISO.				
13	Gestión de los registros de SMS				
	(a) Descripción de los registros de SMS o un sistema de archivo que garantice la conservación de todos los registros generados en conjunto con la implementación y operación del SMS.				
	(b) Descripción del resguardo de registros como informes de peligros, informes de evaluación de riesgos, notas de grupos de acción de seguridad operacional/reuniones de seguridad operacional, diagramas de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, informes de auditoría del SMS y registros de capacitación de SMS.				
	(c) Permiten los registros que se rastreen todos los elementos del SMS y que estén accesibles para la administración de rutina del SMS, así como también, para propósitos de auditorías internas y externas.				
14	Gestión del cambio				
	(a) Procedimientos para garantizar que los cambios institucionales y operacionales sustanciales consideran cualquier impacto que puedan tener en los riesgos existentes de la seguridad operacional.				
	(b) Procedimientos para garantizar que se lleva a cabo una evaluación de seguridad operacional correspondiente antes de la introducción de nuevos equipos o procesos que tengan implicaciones de riesgos de seguridad operacional				
	(c) Procedimientos para la revisión de evaluaciones de seguridad operacional existentes cada vez que se apliquen cambios al proceso o equipo asociado.				
15	Plan de respuesta ante emergencias/contingencia				
	(a) La organización tiene un plan de emergencia que describe las funciones y responsabilidades en caso de un incidente, una crisis o un accidente importante				
	(b) Proceso de notificación que incluye una lista de llamadas de emergencia y un proceso de movilización interno				
	(c) Disposiciones con otras agencias para recibir ayuda y la disposición de servicios de emergencia, según corresponda				

19.7 AGA-FORM-007 VERIFICACIÓN DE LA NOTIFICACIÓN E INFORMES DE CONDICIÓN DEL AERÓDROMO

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-007				
	ASUNTO:	Notificación e informes de Condición del Aeródromo.				
	PAGINA:	1 de 4				
	FECHA:	17/Enero/2017				
	REVISION:	00				
Empresa		FECHA				
Aeródromo		Día		Mes		Año
Responsable de la Verificación:						
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R	
1	El operador del aeródromo notifica e informa a la DGAC y/o al control de Tránsito Aéreo, dentro de los límites de tiempo, sobre cualquier condición que pueda afectar la seguridad de las aeronaves y su operación.					
2	Se provee información de identificación de las especies, número, localidad, movimientos locales diarios y por estación, y ocurrencias de observación de animales					
3	Se Identifican y notifican las discrepancias en las publicaciones del Servicio de Información Aeronáutica (AIS).					
4	El operador del aeródromo revisa todas las publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), boletines de información previa al vuelo, y circulares de información aeronáutica expedidas por AIS, al recibo de estos comunicados e inmediatamente después de su revisión, notifica a AIS toda información inexacta en relación con el aeródromo.					
5	Antes de realizar cambios mayores planificados a las instalaciones, equipos y nivel de servicio del aeródromo que probablemente afecten la exactitud de la información que figura en las publicaciones de AIS. El operador del aeródromo se asegura de notificar al AIS por escrito, por lo menos 56 días calendario de antelación a la ejecución de todo cambio					

ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
6	Asuntos que exigen notificación inmediata. El operador del aeródromo notifica al AIS de inmediato y detalladamente las circunstancias acerca de las cuales tenga conocimiento, y se encarga de que el Control de Tránsito Aéreo y la dependencia de operaciones de vuelo reciban también de inmediato esta información como ser: (1) Obstáculos, obstrucciones y peligros.				
	(i) La penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo.				
	(ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional en el aeródromo o en sus cercanías.				
	(iii) Objetos en el área de movimiento o franjas de pista				
7	Existen procedimientos para la reducción del nivel de servicio de SEI				
8	Existen prioridades para el cambio de hábitat y los cambios del uso de la tierra identificada en el estudio de fauna				
9	El plan asegura que el operador del aeródromo mantiene vigilancia sobre las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas, y facilitar informes a las dependencias de los servicios de información aeronáutica y a los servicios de tránsito aéreo para que estas la proporcionen a las aeronaves que ingresan o salen. La información se debe mantener actualizada y cualquier cambio de las condiciones se debe comunicar sin demora.				
10	Se identifican los trabajos en la cuales la información se debe mantener actualizada. Tales como: Trabajos de construcción o de mantenimiento.				
	ii) Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma.				
	iii) Presencia de agua en una pista, utilizando para facilitar su descripción de las condiciones de la superficie de la pista los siguientes términos:				
	HÚMEDA — La superficie acusa un cambio de color debido a la humedad.				
	MOJADA — La superficie está empapada pero no hay agua estancada. 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. Indicando si fuera posible profundidad del agua, ubicación con respecto al eje y largo de pista y la información de que una pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada. Si hay agua en calle de rodaje o plataforma.				
	iv) Presencia de derrames de productos químicos u otros contaminantes en una pista calle de rodaje o plataforma.				
	v) Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas o inutilizadas.				

	vi) Avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales.				
	vii) Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica, o mal funcionamiento de cualquier sistema de iluminación.				
11	Existen Procedimientos de notificación por peligro por animales (fauna)				
12	Se muestra la asignación de personal responsable para implementar los procedimientos				
13	Se enumeran las medidas de control de animales				
14	Se conducen inspecciones físicas en el área de movimiento y otras áreas críticas por posibles peligros con animales				
15	Se asegura el operador de facilitar información de la pista o parte de la misma que pueda ser resbaladiza cuando este mojada.				
16	Se asegura el plan o procedimiento la notificación a los usuarios del aeródromo cuando las características de rozamiento sean inferiores al nivel mínimo establecido en el RAC 139.305 o cuando se haya tenido sospecha de que la pista se pone resbaladiza en condiciones excepcionales y se haya efectuado mediciones adicionales.				
17	Existe procedimientos de notificación para cualquier condición que pueda afectar la seguridad operacional en el aeródromo y en la cual haya que adoptar precauciones				
18	Existen procedimientos de Notificación inmediata a los pilotos. Cuando no sea posible organizar la recepción con los Servicios de Tránsito Aéreo y el aeródromo presenta alguna de las circunstancias que requiere notificar a los usuarios anterior, el operador del aeródromo debe dar aviso inmediato, directamente a los pilotos que puedan verse afectados por dicha circunstancia				
19	Existe procedimiento para facilitar información sobre el nivel mínimo de rozamiento, para notificar si la pista esta resbaladiza y el tipo de dispositivo utilizado para medir el rozamiento.				
21	El operador del aeródromo mantiene vigilancia para evitar que en un radio no menor de 13 Km, se instalen vertederos de basura o cualquier otra fuente que atraiga aves u otros animales				
22	El operador del aeródromo considera debidamente lo referente a la exactitud e integridad de los datos aeronáuticos e información que suministre al AIS, para la emisión de NOTAMs, AICs y cambios al AIP.				
23	Se asegura el operador que el personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista que se exigen en RAC139.339 (d) (3) está capacitado y competente con el fin de ajustarse a los criterios establecidos.				

En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Manual.

OBSERVACIONES:

19.8 AGA-FORM-008 REVISIÓN DE LA REDUCCIÓN DE FAUNA

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-008			
	ASUNTO:	Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales			
	PAGINA:	1 de 3			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa		FECHA			
Aeródromo		<p style="text-align: center;">Día Mes Año</p>			
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
A. ESTRUCTURA DEL MANUAL					
1	En la portada aparecen el nombre del Manual				
2	Revisar el Encabezado y el Pie de pagina				
3	Contiene Tabla de contenidos				
4	Se estable un Lista de control de revisiones				
5	Verificar la Listado de páginas efectivas con el contenido				
6	Página de partes relevantes del cambio				
B. CONTENIDO DEL MANUAL					
1	Se provee o facilita un estudio de fauna				
2	Se provee información de identificación de las especies, número, localidad, movimientos locales diarios y por estación, y ocurrencias de observación de animales				
3	Se Identifican y localizan todas las características en el aeródromo y cerca del aeródromo, que atraen aves o animales silvestres.				
4	Se describen los peligros de fauna para las operaciones aéreas				
5	Se presentan mecanismos de actualización periódica de la información				
6	Se presentan criterios de entidades públicas y privadas afectadas				
7	Cuenta el operador con personas que tengan autoridad y responsabilidad para la implementación de cada elemento del plan de peligro aviario				
8	Existen prioridades para el cambio de hábitat y los cambios del uso de la tierra identificada en el estudio de fauna				
9	Existe información por ser enviada a las entidades públicas que emiten los permisos para el control de vida silvestre.				
10	Se enumeran e identifican de los recursos que debe proveer el operador del aeródromo para la implementación del plan.				


19.10 AGA-FORM-010 REVISIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-010			
	ASUNTO:	Programa de mantenimiento			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa		FECHA Día Mes Año			
Aeródromo					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para las áreas pavimentadas en cumplimiento con el RAC 139.305.				
2	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para las áreas NO pavimentadas en cumplimiento con el RAC 139.307.				
3	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para mantener y conservar las franjas de pista y de calle de rodaje en cumplimiento con el RAC 139.309.				
4	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para mantener y conservar las ayudas visuales (marcas, Letreros, señales) y sistemas eléctricos, a fin de asegurar la fiabilidad de la iluminación y de la señalización en cumplimiento con el RAC 139.311.				
5	Procedimiento para la inspección de drenajes y canales				
6	Procedimiento para la inspección de sistemas de aguas				
7	Procedimiento para la inspección sistema de energía				
	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para mantener el equipo para reducción peligro con aves.				
8	Programa de Mantenimiento Equipo Protección Pública				
9	Programa de mantenimiento equipo y herramientas SEI.				
10	Programa de mantenimiento vehículos de SEI. en cumplimiento con el RAC 139.319.(h)				

19.11 AGA-FORM-011 REVISIÓN DE DOCUMENTOS ADICIONALES AL PROCESO

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-011			
	ASUNTO:	Revisión de la Documentación adicional del proceso			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA Día Mes Año				
Aeródromo					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Solicitud Formal Formula DGAC-AGA-1010				
2	Cronograma de eventos Formula DGAC-AGA-1020				
3	Carta de cumplimiento				
4	Curriculum				
	a) Gerente de Aeródromo				
	b) Responsable de Operaciones				
	c) Responsable de mantenimiento				
	d) Coordinador de SMS				
	e) Coordinador de Gestión de Fauna				
5	Seguros				
6	Contratos				
7	Permisos o certificaciones Municipales				
8	Estudios Ambientales				
9	Memorándum o Cartas de entendimiento				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Estudio Aeronáutico.</p>					
OBSERVACIONES:					

19.12 VERIFICACIÓN DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-012							
	ASUNTO:	Verificación del Estudio Aeronáutico							
	PAGINA:	1 de 2							
	FECHA:	17/Enero/2017							
	REVISION:	00							
Empresa	FECHA								
Aeródromo									
<p>Día Mes Año</p>									
Responsable de la Verificación:									
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>									
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R	
1	Generalidades								
	a) En la portada aparecen el nombre del Estudio Aeronáutico								
	b) Nombre y Firma de(los)responsables que elaboro(aron) el Estudio								
	c) Índice General								
	d) Objetivo								
	e) Alcance								
2	Análisis de Riesgo.								
	Descripción de la desviación								
	Se indica la diferencia con respecto a la(s) Norma(s) de Vigente y aplicable								
3	Identificación de (los) evento(s) Indeseados.								
	a) Estimar la probabilidad de que ocurra un incidente o accidente atribuible a desviaciones similares a la analizada. La probabilidad se clasificara como:								
	•Frecuente <input type="checkbox"/>								
	•Ocasional <input type="checkbox"/>								
	•Remoto <input type="checkbox"/>								
	•Improbable <input type="checkbox"/>								
	•Extremadamente Improbable <input type="checkbox"/>								
	b) Descripción de la magnitud de las consecuencias de que ocurra el incidente o accidente. Las magnitudes de las consecuencias se clasifican como:								
	•Catastróficas <input type="checkbox"/>								
	•Peligrosas <input type="checkbox"/>								
	•Mayores <input type="checkbox"/>								
	•Menores <input type="checkbox"/>								
	•Insignificantes <input type="checkbox"/>								

19.13 AGA FORM-013 REVISIÓN DE ESTUDIOS AMBIENTALES

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-013						
	ASUNTO:	Verificación del Estudio Ambientales						
	PAGINA:	1 de 2						
	FECHA:	17/Enero/2017						
	REVISION:	00						
Empresa	FECHA							
Aeródromo								
<p>Día Mes Año</p>								
Responsable de la Verificación:								
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R
1	Análisis del Proyecto o la actividad los Estudios Ambientales varían mucho según la naturaleza de las actividades a evaluar, sin embargo, en líneas generales debe de contener:							
	→ Descripción general de la actividad.							
	→ Localización.							
	→ Relación de todas las acciones inherentes a la actuación susceptibles de producir impactos medioambientales significativos.							
	→ Descripción de materiales a utilizar, de maquinaria y equipos, de suelo a ocupar y de recursos naturales que se verán afectados por el proyecto.							
	→ Descripción de tipos, cantidades y composición de los residuos, vertidos y emisiones derivados de la actividad.							
	→ Descripción de otras perturbaciones medioambientales como ruidos, olores, etc.							
	→ Examen de las distintas alternativas técnicamente viables, justificando la solución adoptada y verificando que es la más racional desde el punto de vista medioambiental.							
2	Definición del entorno del proyecto y posterior descripción y estudio del mismo.							
3	Previsiones de los efectos que el proyecto generará o que la actividad está generando sobre el medio							
4	Identificación de las acciones del proyecto potencialmente impactantes o, en su caso, las que tienen lugar como consecuencia de las distintas operaciones y procesos de la actividad y que igualmente dan lugar a impactos sobre los distintos factores del medio.							

19.14 AGA-FORM-014 REVISIÓN DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-014			
	ASUNTO:	Revisión del Programa de Capacitación			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA				
Aeródromo					
<p>Día Mes Año</p>					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R	
(a) Entrenamiento inicial					
(1) Entrenamiento en operaciones de aeródromo.					
(2) Entrenamiento en normas y seguridad en el almacenamiento y manejo de combustibles, en el aeródromo.					
(3) Entrenamiento en el sistema de inspección, incluyendo familiarización con el aeródromo, plan de emergencias, NOTAMs, operación de vehículos y sistema de reporte de discrepancias.					
(4) Entrenamiento en SEI.					
(5) Entrenamiento en regulaciones, estándares y MA.					
(6) Introducción a la investigación de accidentes e incidentes de aviación.					
(7) Mantenimiento de Ayudas Visuales, electrónicas y Pavimentos.					
(8) Factores Humanos en la aviación civil (Doc. OACI 9683)					
(9) Entrenamiento en mercancías peligrosas, según RAC 18					
(10) Control aviario y de otros animales (IBIS Doc. 9332 OACI).					
(11) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional					
(12) Sistema de Calidad					
(b) Entrenamiento tipo recurrente.					
(1) Cada dos años se imparten al personal correspondiente los cursos (a) (2), (4), (5) y (9).					
(2) Cada año se imparten al personal de inspección la capacitación indicada en (a) (3)					
(3) La capacitación no indicada en los párrafos anteriores se imparten en periodos que no excedan los 5 años.					
(c) Registros de Entrenamiento					
Se establece el sistema de registros de entrenamiento del Personal					

	Se establece el sistema de Entrenamiento en el Trabajo (OJT)				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Programa de Entrenamiento.</p>					
<p>OBSERVACIONES:</p>					

ACEPTACION

Una vez enmendado el Programa de Capacitación se da por aceptado


Nombre del Responsable de la Verificación:

Firma:


Fecha:

Nota/Oficio de Aceptación:


19.15 AGA-FORM-015 DOCUMENTO DE APROBACIÓN DE MANUALES

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-015
	ASUNTO:	Documento de aprobación de manuales
	PÁGINA:	1
	FECHA:	17/Enero/2017
	REVISIÓN:	00
<p>Esta carta certifica que lo incluido en este documento fue revisado y aprobado por la Gerencia de Vigilancia de Seguridad Operacional, de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, y normas y métodos recomendados de OACI.</p>		
Nombre del documento		
Operador		
No. De revisión y fecha		
Fecha de aprobación		
Nombre del inspector que aprueba el documento		
<p><i>Considere esta carta como aprobación del documento arriba mencionado, el cual deberá estar acompañado todo el tiempo de sus páginas efectivas debidamente aprobadas.</i></p>		
Firma Inspector que aprueba el documento	Vo. Bo. Gerencia de Vigilancia de la Seguridad Operacional	


19.16 AGA-FORM-016 VERIFICACIÓN DE ACUERDOS DE ENTENDIMIENTO

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-016		
	ASUNTO:	Verificación de Memorandos de Entendimiento		
	PAGINA:	1 de 2		
	FECHA:	17/Enero/2017		
	REVISION:	00		
Inspector (es)	FECHA Día Mes Año			
Aeródromo				
Razón social del Memorando (Carta) de Entendimiento (Título):				
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>				
DESCRIPCIÓN				
	SI	NO	N/A	
Verifique que el encabezado contempla lo siguiente:				
1) El Memorando contempla los nombres de ambas entidades				
2) Razón social o denominación del operador del aeropuerto				
3) Razón social o denominación de la otra parte que firma				
4) Se establece claramente la fecha de efectividad del acuerdo				
Verifique el propósito u objetivo del memorando:				
1) Que de acuerdo con el tema, se describen los objetivos propuestos.				
2) Se establecen lineamientos de desarrollos eficientes y seguros sobre las actividades aeroportuarias				
3) Se establece en el memorando una clausula, en donde se establezca lineamientos por cualquier cambio del acuerdo.				
4) Se contemplan las firmas de ambas partes.				
Responsabilidades:				
1) Se establecen las responsabilidades de cada una de las partes				
2) Se establece claramente que el personal bajo su mando cumplirá las provisiones establecidas en el memorando				
3) Se establecen clausulas sobre el entrenamiento del personal inicial y recurrentes y que será responsabilidad de los firmantes.				
Procedimientos del operador del aeropuerto:				
1) Se establece claramente el cumplimiento de los procedimientos del operador del Aeródromo				
2) Se establecen claramente el cumplimiento de los procedimientos de la otra parte.				
OBSERVACIONES Y REPORTES				

19.17 AGA-FORM-017 VERIFICACIÓN DE HERRAMIENTO Y EQUIPO DE PRECISIÓN

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-017			
	ASUNTO:	Herramienta y Equipo de precisión			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Aeródromo	FECHA				
	Día	Mes	Año		
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
A.					
1	Herramientas y equipos de precisión requeridos para las tareas en la operación del Aeródromo, para asegurar que: (luxómetros, meguer, equipo de medición) NOTA: El inspector debe asegurarse que el poseedor/ solicitante para un Certificado de Aeródromo debe contar con las Herramientas y Equipos de precisión necesarios para realizar con eficiencia las operaciones del Aeródromo.				
2	Se debe asegurar que aquellos departamentos/Unidades del Aeródromo que por sus actividades requieran de herramientas o equipo de precisión dispongan de un lugar físico donde se conservan.				
3	Solicite el listado de los equipos, herramientas, materiales y equipos de pruebas necesarios para realizar las tareas. Dicho listado debe ser basado en lo recomendado por el fabricante.				
4	Las herramientas y equipos que requieren calibración cuenten con un control de calibración. Además se observa en cada equipo que requiera calibración una etiqueta en la que indique: número de parte, número de serie, firma y sello del personal que certificó la etiqueta y cuando le corresponde el próximo servicio o calibración.				
5	¿Dispone el Departamento /Unidad de un procedimiento para el control de herramientas y equipos que cubra inspección, servicio y calibración incluyendo intervalos, identificación de su estado con respecto a lo anterior, registro de equipos sus calibraciones y patrones utilizados?				
6	Revise la condición de almacenaje de las herramientas y equipos en general. Revise que los equipos de prueba estén en condición de servicio.				
7	Inspeccionar los registros de los artículos que requieren calibración en cuanto al mantenimiento del estándar aprobado.				
8	Verificar que el etiquetado/ identificación de las herramientas y equipos que requieren calibración contienen al menos: Identificación adecuada del equipo, fecha de la última calibración, número o referencia del certificado de calibración vigente y fecha de la próxima calibración requerida.				
9	¿En caso de no utilizar los específicamente establecidos por el fabricante, existe un procedimiento a esos efectos?				

19.18 AGA-FORM-018 EVALUACIÓN DE CURSO DE CAPACITACIÓN

 DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	CODIGO:	AGA-FORM-018			
	ASUNTO:	Evaluación de Curso de Capacitación			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Aeródromo	FECHA				
	Día	Mes	Año		
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
A. CURSO					
1.	Se cumple con los objetivos del curso en su:				
2.	Contenido (Se abarca en su totalidad el tema del curso)				
3.	tiempo destinado(suficiente para abarcar la totalidad de los temas)				
4.	Metodología de instrucción (es la adecuada para los temas a tratar)				
5.	Se efectúan prácticas relacionadas a los temas				
6.	Materiales utilizados son los adecuados.				
B. INSTRUCTORES					
1.	Facilitan la comprensión de los diferentes temas presentados.				
2.	Estimulan la participación y el trabajo en equipo				
3.	Motivan los participantes en los diferentes tópicos del curso.				
4.	Mantienen el orden y el control del horario establecido.				
5.	Hace uso adecuado de las ayudas didácticas y de las instalaciones.				
C. INSTALACIONES/FACILIDADES					
1.	Las Instalaciones son adecuadas , cómodas				
2.	Mantiene la ventilación y temperatura adecuada				
3.	Ruido externo				
4.	Los equipos y facilidades (pizarra, proyector, regletas, internet etc) son los adecuados				
RESOLUCIÓN					
Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de las Herramientas y equipos de Precisión el resultado de la misma es:					
CONDICIÓN:		<input type="checkbox"/> SATISFACTORIA	<input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA		
Nombre del Inspector de la DGAC:			Nombre del Responsable del Operador :		
Firma:					
Fecha:					
Nota/Oficio de Aceptación:					




19.20 AGA-FORM-020 EVALUACIÓN DEL SIMULACRO PARA EL PLAN DE TRASLADO DE MOVIMIENTO DE AERONAVES INUTILIZADAS

	CODIGO:	AGA-FORM-020			
	ASUNTO:	Evaluación del simulacro para el Plan de Traslado de Movimiento de Aeronaves Inutilizadas			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA				
Aeródromo					
	Día	Mes	Año		
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R	
A. CONTENIDO DEL MANUAL					
1	Revisar los resultados de los simulacros anteriores, la corrección o las implementaciones de las mejoras o Recomendaciones al plan para el traslado de aeronaves inutilizadas o inmovilizadas.				
2	El operador del aeródromo planifico el simulacro conforme lo establecido en el Manual del Aeródromo para poner en práctica el plan para el traslado de aeronaves inutilizadas o inmovilizadas que se localicen en el área de movimiento o en sus proximidades.				
3	Se coordinó con las áreas involucradas la ejecución del simulacro.				
4	El plan establece una lista del equipo y personal a disponer para tales propósitos.				
5	En el simulacro se estableció coordinación con empresas proveedoras de servicios o equipos para la movilización inmediata de aeronaves inmovilizadas.				
6	Verificar la(s) zona(s) para el resguardo de las aeronaves inutilizadas con el fin de proteger los restos para la investigación por parte de la Autoridades Aeronáuticas estén disponibles.				
7	Se efectúa un análisis de los resultados del simulacro.				
8	Se establece un Plan de Acciones Correctivas.				
<p>En las observaciones se debe indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.</p>					
OBSERVACIONES:					

20 LISTAS DE VERIFICACIÓN DE VIGILANCIA

20.1 AGA-FORM-021 INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-021			
	ASUNTO:	Inspección Vehículos			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa	FECHA				
Aeródromo					
		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Verificar la limitación del acceso de los vehículos a las áreas de movimiento, (registros de autorización de vehículos)				
2	Verificar aplicación de las reglas de tránsito para vehículos dentro del aeródromo.				
3	Verificar requisitos de instrucción con conductores al azar verificando lo siguiente:				
4	Comunicaciones				
5	Permisos				
6	Capacitación				
7	Verificar registros de autorización de vehículos				
8	Verificar el sistema del operador de aeródromo para asegurar el cumplimiento y aseguramiento de la capacitación de los conductores autorizados en el área de movimiento.				
9	Asegurarse que el plan de entrenamiento incluya:				
	-Identificación de pistas, calles de rodaje, áreas de parqueo y ayudas para la navegación.				
	-Distinción entre áreas de movimiento y áreas de no movimiento				
	-Reglamentos y procedimientos de aeródromo				
	-Identificación de señalización y marcas del lado aéreo.				
	-Identificación de luces.				
	-Descripción y localización de áreas críticas de NAVAIDS				
	-Reglamentos de los servicios de tránsito aéreo, en su relación con las operaciones en tierra y las autorizaciones.				
	-Identificación y fuentes de normas que regulan la operación de vehículos				
	-Sistema de comunicaciones básico				
	-Fraseología y terminología aeronáutica				
	-Procedimientos para la comunicación				
	-Uso del alfabeto aeronáutico				

20.2 AGA-FORM-022 VERIFICACIÓN DE INSPECCIONES

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-022			
	ASUNTO:	Revisión del Proceso de Inspección de Aeródromo.			
	PAGINA:	1 de 5			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa/Institución Operador	FECHA				
Aeródromo y Clave de Referencia					
		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
Aeródromo					
5.	Características Físicas				
1	Pistas				
	¿Su anchura cumple con la clave de referencia del aeródromo?				
	¿Cumple con las pendientes?				
	¿Si no cumple con pendientes, cuenta con procedimientos de mitigación?				
	Márgenes				
	¿Si es clave D, E o F tiene margen de pista?				
	¿Tiene el margen el ancho requerido según la clave?				
	¿Tiene la pendiente transversal requerida (2,5%)?				
	¿La transición entre la pista y la margen es uniforme y sin gradas?				
	¿Estima que las márgenes tiene la resistencia para soportar aeronaves y camiones SEI en toda la longitud de la pista?				
	Plataforma de Viraje de Pista				
	¿La pista cuenta con plataformas de viraje o debería tenerlas?				
	¿Tienen las dimensiones apropiadas para mantener la reparación del tren principal con el borde de pista?				
	¿Tienen condiciones de drenaje apropiadas en ancho y resistencia?				
	¿La superficie se encuentra en buen estado de mantenimiento?				
	¿Muestra el pavimento condiciones disminuidas de rozamiento?				
	¿Cuenta con márgenes apropiadas?				
	Franjas de Pista				
	¿La franja de seguridad está dimensionada según la clave del aeródromo?				
	¿Si nó, existen estudios aeronáuticos apropiados y publicados?				
	¿Existen objetos no frangibles dentro de la de la franja cerca de la pista?				
	¿Se encuentra la parte nivelada e la franja en condiciones apropiadas?				

	¿Cuenta con las pendientes apropiadas y se encuentra conformada?																					
	¿Cumple con el requisito de que no existan estructuras que sobresalgan más de 7,5 cm?																					
	¿Tiene características de resistencia apropiadas para aeronaves y camiones SEI?																					
	ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA)																					
	¿El Aeródromo cuenta con RESA declarada en umbral _____?																					
	¿El Aeródromo cuenta con RESA declarada en umbral _____?																					
	¿Tienen las RESA las dimensiones mínimas?																					
	¿Se encuentran niveladas y con la resistencia apropiada?																					
	¿Tienen objetos no frangibles dentro del área?																					
	Zona Libre de Obstáculos																					
	¿Cuenta con zona libre de obstáculos en extremo _____?																					
	¿Cuenta con zona libre de obstáculos en extremo _____?																					
	¿Tienen las dimensiones apropiadas?																					
	¿Se encuentran bajo el dominio de la autoridad y libres de obstáculos?																					
	Zona de Parada																					
	¿Cuenta con zona de parada en extremo _____?																					
	¿Cuenta con zona de parada en extremo _____?																					
	¿Tiene la SWY la resistencia adecuada para el tráfico del AD?																					
	¿Tiene la SWT una superficie nivelada y con buen rozamiento?																					
	Calles de Rodaje																					
	¿La anchura es acorde con el clave de referencia del AD?																					
	¿El diseño de las curvas permite que se guarde la distancia al borde especificada aun para las aeronaves más grandes que operan en el AD?																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Letra de clave</th> <th>Distancia libre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>1,5 m</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>2,25 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">C</td> <td>3 m en tramos rectos</td> </tr> <tr> <td>3 m en tramos curvos si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4,5 m en tramos curvos si la calle de rodaje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>4,5 m</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>4,5 m</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4,5 m</td> </tr> </tbody> </table>	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 o superior a 18 m	D	4,5 m	E	4,5 m	F	4,5 m				
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 o superior a 18 m																					
D	4,5 m																					
E	4,5 m																					
F	4,5 m																					
	¿Se conservan las distancias indicadas en la tabla siguiente?																					

Letra de clave	Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (metros)								Distancia entre el eje de una calle de rodaje que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)	Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y el eje de otra calle de acceso (metros)	Distancia entre el eje de la calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)	
	Pistas de vuelo por instrumentos Número de clave				Pistas de vuelo visual Número de clave							
	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	82,5	82,5	-	-	37,5	47,5	-	-	23	15,5	19,5	12
B	87	87	-	-	42	52	-	-	32	20	28,5	16,5
C	-	-	168	-	-	-	93	-	44	26	40,5	22,5
D	-	-	176	176	-	-	101	101	63	37	59,5	33,5
E	-	-	-	182,5	-	-	-	107,5	76	43,5	72,5	40
F	-	-	-	190	-	-	-	115	91	51	87,5	47,5
¿Las pendientes longitudinal y transversal son las adecuadas?												
¿Las pendientes en las intersecciones son las adecuadas?												
¿La superficie se encuentra lisa y sin ondulaciones?												
¿Tienen condiciones adecuadas de rozamiento?												
¿Tienen una resistencia declarada suficiente para el tráfico que opera?												
Calles de Salida Rápida												
¿Cumple con el radio de curvatura según la clave de referencia del AD?												
¿El radio de la superficie proporciona el ensanchamiento apropiado en la curva opuesta al flujo?												
¿La parte recta es suficiente para que al detenerse la aeronave conserve la distancia desde el punto de espera a la línea de centro de pista?												
¿El ángulo de salida es se encuentra en el rango entre 45° y 25°?												
Márgenes de Calle de Rodaje												
¿La suma del ancho de las calles de rodaje más las márgenes se encuentran de acuerdo con las siguientes distancias?: (1) 60 m cuando la letra de clave sea F; (2) 44 m cuando la letra de clave sea E; (3) 38 m cuando la letra de clave sea D; y (4) 25 m cuando la letra de clave sea C.												
¿la franja de calle de rodaje tiene las medidas reglamentarias en la parte central? (1) 11 m cuando la letra de clave sea A; (2) 12,5 m cuando la letra de clave sea B o C; (3) 19 m cuando la letra de clave sea D; (4) 22 m cuando la letra de clave sea E; y (5) 30 m cuando la letra de clave sea F.												
¿Existen objetos no frangibles dentro de la de la franja?												
¿Se encuentra nivelada y en condiciones apropiadas?												
¿Cuenta con las pendientes apropiadas y se encentra conformada?												
¿Cumple con el requisito de que no existan estructuras que sobresalgan más de 7,5 cm?												
¿Tiene características de resistencia apropiadas para aeronaves y camiones SEI?												
Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios, y puntos de espera en la vía de vehículos												
¿La pista tiene apartaderos de espera?												

¿Se encuentran bien emplazados los puntos de espera?								
¿Los puntos de espera están ubicados a las distancias requeridas para proteger las radioayudas para la navegación aérea indicadas en la tabla C-2?								
Tabla C-2. Distancias mínimas entre el eje de la pista y un apartadero de espera, un punto de espera de la pista o punto de espera en la vía de vehículos								
Tipo de pista	Número de clave							
	1	2	3	4				
Aproximación visual	30 m	40 m	75 m	75 m				
Aproximación que no es de precisión	40 m	40 m	75 m	75 m				
Aproximación de precisión de Categoría I	60 m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}				
Aproximación de precisión de Categorías II y III	—	—	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}				
Despegue	30 m	40 m	75 m	75 m				
¿Se encuentran bien establecidos y son suficientes los puntos de espera intermedios?								
¿Se encuentran bien establecidos los puntos de espera en la vía de vehículos si la misma atraviesa una pista?								
¿Se encuentran bien establecidos los puntos de espera intermedios en la vía de vehículos cuando atraviesen una calle de rodaje?								
Plataformas								
¿Tienen las plataformas las dimensiones para manejar el tráfico durante horas punta?								
¿Se encuentra declarada en el AIP la resistencia de las plataformas?								
¿El PCN de las plataformas es mayor a la aeronave crítica?								
¿Tienen las pendientes apropiadas para evacuar el agua sin encharcamientos importantes?								
¿Se encuentran diseñadas para para que se puedan respetar los márgenes de separación entre aeronaves indicados en la siguiente tabla?								
Letra de clave		Margen						
A		3 m						
B		3 m						
C		4,5 m						
D		7,5 m						
E		7,5 m						
F		7,5 m						
Puesto de estacionamiento aislado de aeronaves								
¿Se encuentra emplazado en un sitio apropiado para proteger las instalaciones, aeronaves y personas? (no menos de 100 m)								
¿Se encuentra emplazado lejos de instalaciones clave incluyendo instalaciones subterráneas?								
¿Se encuentra apropiadamente iluminado y con accesos adecuados?								
Observaciones:								

20.3 AGA-FORM-023 VERIFICACIÓN DE AUDITORIAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-023						
	ASUNTO:	Verificación de Auditorias e Inspecciones de Seguridad Operacional						
	PAGINA:	1 de 2						
	FECHA:	17/Enero/2017						
	REVISION:	00						
Empresa	FECHA Día Mes Año							
Aeródromo								
Responsable de la Verificación:								
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R
Aspectos de Inspección								
1	Clave de referencia del Aeródromo							
2	Verificar tipo de inspecciones realizadas por el aeródromo							
3	Verificar registro de las inspecciones realizadas por el aeródromo							
4	Verificar las medidas correctivas establecidas por el aeródromo de los resultados de las inspecciones							
5	Verificar las listas de chequeo del operador (Actualización, relación con el MA, estén establecidas en el MA, abarquen el tema a inspeccionar en su totalidad).							
6	Verificar registros de inspecciones realizadas en circunstancias especiales. (Tan pronto como sea posible después de un incidente o accidente de aeronave o incidente de superficie, durante los periodos de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo, en cualquier otro momento en que existan condiciones que puedan afectar la seguridad operacional, en cualquier otro momento en que existan condiciones que puedan afectar la seguridad operacional, cuando las condiciones meteorológicas puedan afectar la operación segura de las aeronaves y tan pronto como sea posible después de un fuerte sismo).							
7	Son las inspecciones realizadas firmadas y realizadas por personal calificado en el tema							
Aspectos de auditoria								
8	Verificar sistema de auditoria a otros usuarios (Auditorías externas)							
9	Cumplimiento de establecimiento de frecuencias							
10	Registro de auditorias							
11	Registro de comunicación de hallazgos y resolución de conflictos							
12	Registros de comunicación a la DGAC sobre discrepancias encontradas							
13	Verificar competencias del personal auditor							

20.4 AGA-FORM-024 VERIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS PARA OPERACIONES DE AERONAVES SUPERIORES

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-024			
	ASUNTO:	Verificación de procedimientos específicos para operaciones de aeronaves superiores			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa		FECHA			
Aeródromo		Día		Mes	Año
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Cuando en el aeródromo se da cabida a un avión que sobrepasa las características del aeródromo.				
2	Se evalúa la compatibilidad entre la operación del avión y la infraestructura y las operaciones del aeródromo.				
3	Se definen e implantan medidas apropiadas para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, durante las operaciones.				
4	Se publica en AIP las medidas, procedimientos operacionales y restricciones a las operaciones, de alternativa de un aeródromo, que se derivan en relación al RAC 139. 304 (a), conforme a los procedimientos establecidos.				
<p>En las observaciones se debe indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.</p>					
OBSERVACIONES:					
RESOLUCIÓN					
Conforme a la condición encontrada y reportada a la presente revisión es:					
SATISFACTORIA		<input type="checkbox"/>	INSATISFACTORIA		<input type="checkbox"/>
Se comunicó el resultado al operador					
SI		<input type="checkbox"/>	NO		<input type="checkbox"/>
FECHA: _____					
Firma Inspector (es):					

20.6 AGA-FORM-026 VERIFICACIÓN DE DIRECCIÓN DE PLATAFORMA

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		CODIGO:	AGA-FORM-026			
		ASUNTO:	Revisión de Dirección de Plataforma			
		PAGINA:	1 de 2			
		FECHA:	17/enero/2017			
		REVISION:	00			
Empresa/Operador:		FECHA:				
Aeródromo:		Día		Mes		Año
Responsable de la Verificación:						
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R	
1	Verificar la aplicación de los procedimientos para el paso ordenado y seguro de aeronaves en tierra.					
2	Verificar la existencia de equipos de comunicación apropiados.					
3	Verificar la aplicación de los procedimientos para restringir el tránsito de vehículos y personal en condiciones de baja visibilidad.					
4	Verificar la aplicación de los procedimientos para prioridad a aeronaves y vehículos de emergencia.					
5	Verificar la aplicación de los procedimientos de asignación de puestos manteniendo las distancias entre aviones.					
6	Verificar que cuando la dependencia ATS no participe en el servicio de dirección en la plataforma, el operador del aeródromo debe establecer procedimientos entre la dependencia de dirección en la plataforma y la Torre de Control del aeródromo, con el fin de facilitar el paso ordenado de las aeronaves.					
7	Verificar que el Operador del aeródromo debe proporcionar o se debe asegurar que se proporcione el servicio de dirección en la plataforma, mediante la instalación de comunicaciones radiotelefónicas.					
8	Verificar que el operador del aeródromo se asegure de que las aeronaves que utilicen los puestos de estacionamiento dispongan de los márgenes de separación recomendados.					
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.</p>						
OBSERVACIONES:						

**20.7 AGA-FORM-027 VERIFICACIÓN DE PROTECCIÓN PÚBLICA Y PROTECCIÓN A LAS
RADIO AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA**

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-027			
	ASUNTO:	Revisión de Protección Pública y protección a las radio ayudas			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa/Operador:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1. Protección pública					
1	Verificar el Estado de toda la valla perimetral del aeródromo.				
2	Verificar que se identifiquen las zonas sensibles y verificar los procedimientos de seguridad de ellos.				
3	Verificar la iluminación completa de la valla perimetral				
4	Si no se ha alumbrado completa la valla perimetral, verificar el análisis de riesgo realizado para determinar las áreas a iluminar.				
5	Verificar la facilidad y el registro de patrullaje en todos los alrededores.				
6	Verificar las medidas correctivas resultantes de las verificaciones a la valla perimetral				
7	Verificar las medidas para prevenir daños debido al chorro de reactores.				
2. Protección a las Radio Ayudas para la Navegación					
1.	Verificar el cumplimiento del procedimiento para prevenir la construcción de instalaciones en el aeródromo y que estas puedan interferir, anular o disminuir la operación de una ayuda para la navegación visual o electrónica				
2.	Verificar, cuando corresponda, la aplicación de actividades para proteger las ayudas de navegación contra el vandalismo o robo				
3.	Verificar, cuando corresponda, la vigilancia y prevención de interrupción de señales de ayudas a la navegación.				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.</p>					
OBSERVACIONES:					

20.8 AGA-FORM-028 VERIFICACIÓN DE REDUCCIÓN DE FAUNA

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		CODIGO:	AGA-FORM-028			
		ASUNTO:	Revisión de Reducción del PAF.			
		PAGINA:	1 de 2			
		FECHA:	17/enero/2017			
		REVISION:	00			
Empresa/Operador:		FECHA:				
Aeródromo:		Día		Mes		Año
Responsable de la Verificación:						
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R	
1	Verificar el personal asignado por el aeropuerto a PAF y sus competencias.					
2	Verificar los equipos e implementos necesarios para la mitigación del PAF.					
3	Verificar evidencia de la aplicación de los procedimientos para la protección de las aeronaves.					
4	Verificar que los sistemas de comunicación efectiva entre el personal y ATCO.					
5	Verificar la aplicación de los procedimientos para la evaluación periódica del plan de mitigación de PAF.					
6	Verificar el sistema de registro y el mecanismo de notificación a la autoridad.					
7	Verificar el sistema de análisis de los datos y tendencias.					
8	Verificar la conformación del comité de PAF y evidencia de su funcionamiento.					
9	Verificar los registros de actividades para la mitigación de fauna					
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.</p>						
OBSERVACIONES:						


20.9 AGA-FORM-029 VERIFICACIÓN DE SERVICIOS DE AERONAVES EN TIERRA

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		CODIGO:	AGA-FORM-029			
		ASUNTO:	Revisión de Servicio de Aeronaves en Tierra.			
		PAGINA:	1 de 1			
		FECHA:	17/enero/2017			
		REVISION:	00			
Empresa/Operador:		FECHA:				
Aeródromo:		Día		Mes		Año
Responsable de la Verificación:						
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R	
1	Verificar registros del aeródromo sobre vigilancias a la plataforma en los que se refleje vigilancia sobre suficiente equipo extintor de incendios en plataforma, entrenamiento del personal para utilización del equipo extintor y cumplimiento de procedimientos de preparación y respuesta de derrames de combustible.					
2	Verificar en un reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, que el equipo terrestre se ubique a manera que, utilice un número suficiente de salidas, y se disponga de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse de emergencia.					
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.</p>						
OBSERVACIONES:						
RESOLUCIÓN						
<p>Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de Servicio de Aeronaves en Tierra, el resultado de la misma es:</p>						
CONDICIÓN:		<input type="checkbox"/>	SATISFACTORIA	<input type="checkbox"/>	NO SATISFACTORIA	
Nombre del Inspector de la DGAC:			Nombre del Responsable del Operador :			
Firma:						
Fecha:						
Nota/Oficio de Aceptación:						

20.10 AGA-FORM-030 VIGILANCIA DELEGACIÓN DE APROBACIÓN DE ALTURAS

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-030			
	ASUNTO:	Vigilancia delegación de aprobación de alturas dentro de las SLO			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Octubre/2017			
	REVISION:	00			
Receptor de la vigilancia:		FECHA:			
		<p style="text-align: center;">Día Mes Año</p>			
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de procedimientos internos del inspector de aeródromos y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
Aspectos de capacitación					
1	¿El personal designado para la aprobación cuenta con los requisitos de capacitación siguientes? - WGS84; - Sistemas de información geográfica; - AUTOCAD o algún otro software relacionado a la materia; - Topografía - RAC 14 Vol. I (limitación de obstáculos) y RAC 15 (Cartas aeronáuticas) - Resoluciones de SLO para distintos aeródromos dentro de la República de Guatemala - Conocimientos generales de ingeniería				
Aspectos de personal					
2	¿Se tiene identificado al personal encargado de la recepción y aprobación de solicitudes de construcciones?				
3	¿Posee el personal la documentación para aprobación de alturas, como por ejemplo las resoluciones de las SLO de los aeródromos de Guatemala?				
Aspectos de registros					
4	¿Posee el personal un registro ordenado de las aprobaciones realizadas con anterioridad?				
5	Verificar con un registro si la aprobación fue realizada en concordancia con la resolución de SLO relacionada				
6	Verificar que las autorizaciones y registros cumplan con los requisitos de documentación establecidos por el responsable				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Manual.</p>					
OBSERVACIONES:					

20.11 AGA-FORM-050 VERIFICACIÓN PROCESO DE INSPECCIÓN

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-050
	ASUNTO:	Revisión del Proceso de Inspección de Aeródromo.
	PAGINA:	1 de 5
	FECHA:	17/Enero/2017
	REVISION:	00

Empresa	FECHA
Aeródromo	
	Día Mes Año

Responsable de la Verificación:

Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.

ELEMENTO REVISADO			SI	NO	N/A	N/R
Aeródromo						
1.1.	Reglamento de Aeródromos	__ Todos __ Algunos __ Ninguno				
	1.1.1. Lo conoce el personal					
	1.1.2. Hay copias suficientes					
1.2.	Certificado de Aeródromos	__ Certificado __ No Certificado				
1.3.	1.3.1. Boletín de Aeródromo	__ Actualizado __ No Actualizado __ No existe				
1.4.	1.4.1. NOTAM	__ Actualizado __ No Actualizado __ No existe				
Observaciones:						

ELEMENTO REVISADO			SI	NO	N/A	N/R
2. Estado del Pavimento en Pistas						
2.1	Estado					
	2.1.1. Rajaduras					
	2.1.2. Deformaciones Superficiales					
	2.1.3. Desintegración					
	2.1.4. Problemas con el coeficiente de rozamiento					
	2.1.5. Erosiones laterales					

	2.1.6. Oxidación				
	2.1.7. Problemas Sello de juntas				
2.2.	Limpieza				
	2.2.1. Presencia de FOD				
	2.2.2. Hay contaminación de Caucho				
2.3	Inspecciones				
	4.1.1. Existen los libros de inspección				
	4.1.2. Periodicidad	__ Diaria, __ Semanal, __ Mensual			

Observaciones:

3. ESTADO DEL PAVIMENTO EN CALLES DE RODAJE

3.1	Estado:				
	3.1.1. Rajaduras				
	3.1.2. Deformaciones Superficiales				
	3.1.3. Desintegración				
	3.1.4. Erosiones laterales				
	3.1.5. Oxidación				
	3.1.6. Problemas c/ impermeabilización de juntas				
3.2.	Limpieza				
	3.2.1. Presencia de FOD				
3.3.	Inspecciones				
	3.3.1. ¿Existen los Libros de Inspección?				
	3.3.2. Periodicidad	__ Diaria, __ Semanal, __ Mensual			

Observaciones:

ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
-------------------	----	----	-----	-----

4. ESTADO DEL PAVIMENTO EN PLATAFORMAS

4.1.	Estado				
	4.1.1. Rajaduras				
	4.1.2. Deformaciones Superficiales				
	4.1.3. Desintegración				
	4.1.4. Erosiones Laterales				
	4.1.5. Oxidación				
	4.1.6. Problemas con Impermeabilización de juntas				
4.2.	Limpieza				
	4.2.1. Presencia de FOD				
4.3.	Inspecciones				
	4.3.1. ¿Existen los libros de inspección?				
	4.3.2. Periodicidad	__ Diaria, __ Semanal, __ Mensual			

Observaciones:

5. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS

5.1	Características Físicas				
	5.1.1. ¿Su anchura es según la clasificación del aeródromo?				
	5.1.2. ¿Cumple con las pendientes?				
	5.1.3. ¿Tiene el margen el ancho requerido según la clave?				
	5.1.4. Limpieza y nivelación de los márgenes				
	5.1.5. ¿La franja de seguridad está dimensionada según la clave del aeródromo?				
	5.1.6. ¿La franja está limpia y nivelada?				
	5.1.7. ¿Tiene zona de parada?				
	5.1.8. La zona de parada cumple con las especificaciones según la clave de referencia				
	5.1.9. ¿La zona de parada está correctamente nivelada y compactada?				
	5.1.10. Tiene RESA?				
	5.1.11. El RESA cumple con las especificaciones de dimensionamiento?				
	5.1.12. Está nivelado el RESA?				

Observaciones:

ELEMENTO REVISADO

SI NO N/A N/R

6. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS CALLES DE RODAJE

6.1	Características Físicas				
	6.1.1. ¿Su anchura es según la clasificación del aeródromo?				
	6.1.2. ¿Cumple con las pendientes?				
	6.1.3. ¿Tiene el margen el ancho requerido según la clave?				
	6.1.4. Limpieza y nivelación de los márgenes				
	6.1.5. ¿La franja de seguridad está dimensionada según la clave del aeródromo?				
	6.1.6. ¿La franja está limpia y nivelada?				

Observaciones:

7. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PLATAFORMAS

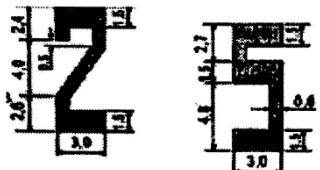

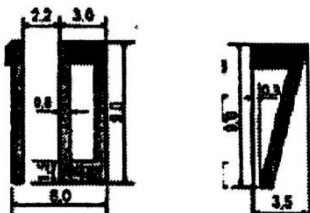
7.1	Características Físicas				
	7.1.1. ¿Las pendientes son óptimas para un correcto drenaje?				
	7.1.2. ¿Cumple la norma de separación entre calle de rodaje y plataforma?				

	7.1.3. ¿Cumple la norma de separación entre pista y plataforma?				
	7.1.4. ¿Se cumple con la separación entre aeronaves?				
Observaciones:					
8. DRENAJES					
8.1.	¿Tiene solución correcta?				
8.2.	¿Se mantienen limpios los drenajes?				
8.3.	¿Están niveladas las tapas de los registros?				
8.4.	¿Tienen puestas las rejillas los registros?				
Observaciones:					
9. ÁREAS NO PAVIMENTADAS					
9.1.	Control sobre el crecimiento de la vegetación	___ Bien, ___ Regular, ___ Mal			
9.2.	¿Existen problemas de erosión?				
Observaciones:					
ELEMENTO REVISADO					
		SI	NO	N/A	N/R
10. CONTROL OBSTÁCULOS					
10.1	Plano de Zonificación				
10.2	Existen Obstáculos en:				
	10.2.1. ¿Franja?				
	10.2.2. ¿Superficies limitadoras?				
10.3	Señalización e iluminación de obstáculos				
	10.3.1. ¿Están iluminados?				
	10.3.2. ¿Están señalizados?				
	10.3.3. ¿Cumple con las normas de señalización e iluminación?				
10.4	Plano de Zonificación				
Observaciones:					
ACEPTACION					
Una vez cerrados los hallazgos se da por aceptada la verificación					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:					
Fecha:					
Nota/Oficio de Aceptación:					

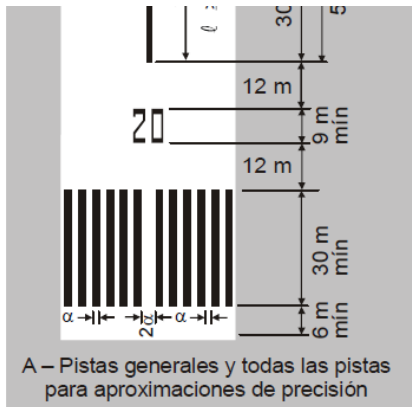
20.12 AGA-FORM-051 VERIFICACIÓN MARCAS HORIZONTALES

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-051						
	ASUNTO:	Revisión de Marcas Horizontales de Aeródromo.						
	PAGINA:	1 de 14						
	FECHA:	17/Enero/2017						
	REVISION:	00						
Empresa	FECHA							
Aeródromo								
<p>Día Mes Año</p>								
Responsable de la Verificación:								
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R
	1) Han sido borradas las Señales por nuevas construcciones, por nuevas construcciones, por equipo, etc.							
	2) Están oscurecidas las Señales por hule acumulado, tierra, decoloración o desvanecimiento							
	3) Presentan las señales colores, ubicación o características diferentes a lo especificado en el RAC 14 Vol. I.							
	4) Presentan las señales de la pista inconsistencia con los mínimos autorizados.							
	5) Señales confusas o engañosas.							
	6) Inspecciones diarias y programadas del operador.							
	7) Programa de Mantenimiento – efectividad.							
	8) Reportes del usuario del aeródromo – seguimiento del operador.							
	9) Revise señales de posición de espera en pistas, NAV AIDS, y en calles de rodaje.							
	10) Otros							
Indicador de dirección de viento								
	11) Visibilidad desde el puesto de pilotaje							
	12) Distorsiones de viento por objetos cercanos							

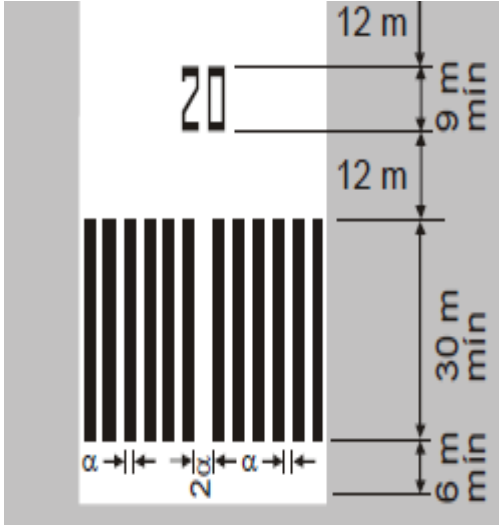
GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC.	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	NS	
RAC 14		PISTA				
		SEÑAL DESIGNADORA DE PISTA				
		PISTA No.				
		Color del trazo (blanco)				
						
		Alto total del carácter (9.0 metros mínimo)				
		Separación entre caracteres (2.20 metros mínimo)				
		Ubicación de los caracteres con respecto a la señal de un umbral y respecto a la primera señal de eje de pista				
			Distancia de la señal de umbral de pista a la parte inferior del carácter (12 metros)			
			Distancia del número designador de pista al borde exterior de la señal de eje de pista (12 metros)			
		Condiciones actuales del trazo:				
		Color del trazo (blanco)				
						
		Alto del número (9 metros mínimo)	Distancia de la señal de umbral de pista a la parte inferior del carácter			
	Separación entre caracteres (2.2 metros mínimo)					

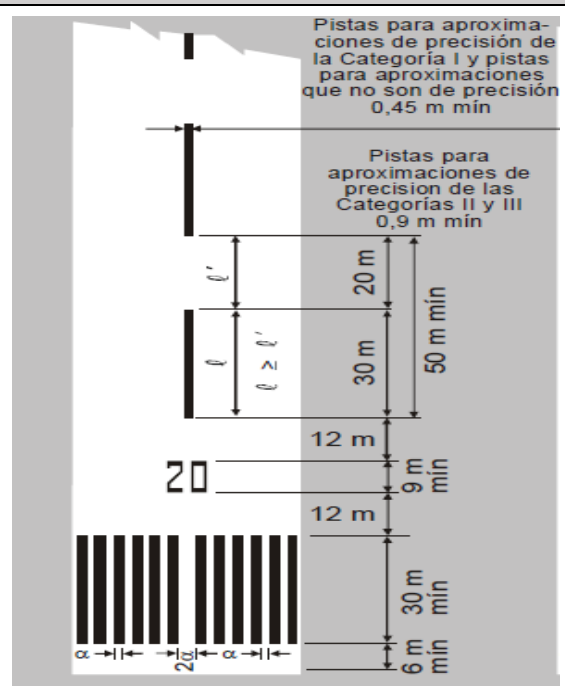
GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
		Ubicación de los caracteres con respecto a la señal de umbral y respecto a primera señal de eje de pista.  A – Pistas generales y todas las pistas para aproximaciones de precisión	Distancia del número designador de pista al borde exterior de la señal de eje de pista (12 mts)			
		Condiciones actuales del trazo				
		SEÑAL DE EJE DE PISTA				
		Color del trazo (Blanco)				
		Longitud del trazo de la señal de eje (30 metros)				
		Distancia entre los intervalos del trazo del eje (50 a 75 metros como máximo)				
		Ancho del trazo del eje (0.9 metros)				
		Condiciones actuales del trazo				
		SEÑAL DE UMBRAL DE PISTA				
		Pista No.				
		Ubicación del umbral de pista (6 metros mínimo)				

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14						
		Número de fajas (12, 6 a cada lado)				
		Distancia entre las fajas 1.80 metros como máximo				
		Longitud del trazo (30 metros mínimo)				
		Ancho de la franja (1.80 metros mínimo)				
		Distancia entre los trazos de las franjas (3.60 metros como máximo)				
		Color del trazo (blanco)				
		Condiciones actuales del trazo				
		Pista No.				
	Ubicación del umbral de pista (6 metros mínimo)					


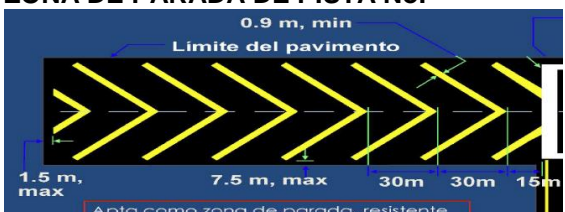
GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		 <p>Pistas para aproximaciones de precisión de la Categoría I y pistas para aproximaciones que no son de precisión 0,45 m mín</p> <p>Pistas para aproximaciones de precisión de las Categorías II y III 0,9 m mín</p> <p>20</p> <p>α</p> <p>2α</p> <p>ℓ</p> <p>$\ell' \geq \ell$</p> <p>20 m</p> <p>30 m</p> <p>12 m</p> <p>9 m mín</p> <p>12 m</p> <p>30 m mín</p> <p>6 m mín</p>				
		Número de fajas (12, 6 a cada lado)				
		Distancia entre las fajas 1.80 metros como máximo				
		Longitudo del trazo (30 metros mínimo)				
		Ancho de la franja (1.80 metros mínimo)				
		Distancia entre los trazos de las franjas (3.60 metros como máximo)				
		Color del trazo (blanco)				
		Condiciones actuales del trazo				

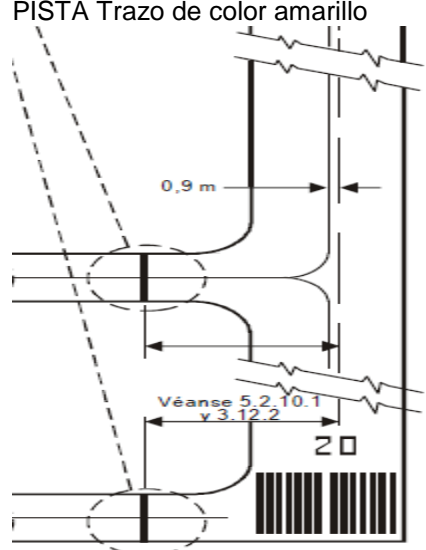
GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES																												
				S	N/S																													
RAC 14		SEÑAL DE PUNTO DE VISADA (Según tabla 5-1)																																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Emplazamiento y dimensiones (1)</th> <th colspan="4">Distancia disponible para aterrizaje</th> </tr> <tr> <th>Menos de 800 m (2)</th> <th>800 m hasta 1 200 m (exclusivo) (3)</th> <th>1 200 m hasta 2 400 m (exclusivo) (4)</th> <th>2 400 m y más (5)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Distancia entre el umbral y el comienzo de la señal</td> <td>150 m</td> <td>250 m</td> <td>300 m</td> <td>400 m</td> </tr> <tr> <td>Longitud de la faja^a</td> <td>30-45 m</td> <td>30-45 m</td> <td>45-60 m</td> <td>45-60 m</td> </tr> <tr> <td>Anchura de la faja</td> <td>4 m</td> <td>6 m</td> <td>6-10 m^b</td> <td>6-10 m^b</td> </tr> <tr> <td>Espacio lateral entre los lados internos de las fajas</td> <td>6 m^c</td> <td>9 m^c</td> <td>18-22,5 m</td> <td>18-22,5 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>a. Está previsto utilizar las dimensiones mayores, dentro de la gama especificada, cuando se necesite una mayor visibilidad. b. El espacio lateral puede variar dentro de los límites indicados, a efectos de minimizar la contaminación de la señal por los depósitos de concho. c. Se han calculado estas cifras mediante referencia a la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal, que constituye el elemento 2 de la clave de referencia de aeródromo en el Capítulo 1, Tabla 1-1.</p>	Emplazamiento y dimensiones (1)	Distancia disponible para aterrizaje				Menos de 800 m (2)	800 m hasta 1 200 m (exclusivo) (3)	1 200 m hasta 2 400 m (exclusivo) (4)	2 400 m y más (5)	Distancia entre el umbral y el comienzo de la señal	150 m	250 m	300 m	400 m	Longitud de la faja ^a	30-45 m	30-45 m	45-60 m	45-60 m	Anchura de la faja	4 m	6 m	6-10 m ^b	6-10 m ^b	Espacio lateral entre los lados internos de las fajas	6 m ^c	9 m ^c	18-22,5 m	18-22,5 m			
	Emplazamiento y dimensiones (1)	Distancia disponible para aterrizaje																																
		Menos de 800 m (2)	800 m hasta 1 200 m (exclusivo) (3)	1 200 m hasta 2 400 m (exclusivo) (4)	2 400 m y más (5)																													
	Distancia entre el umbral y el comienzo de la señal	150 m	250 m	300 m	400 m																													
	Longitud de la faja ^a	30-45 m	30-45 m	45-60 m	45-60 m																													
	Anchura de la faja	4 m	6 m	6-10 m ^b	6-10 m ^b																													
	Espacio lateral entre los lados internos de las fajas	6 m ^c	9 m ^c	18-22,5 m	18-22,5 m																													
			Distancia de ubicación del primer par																															
			Ancho de la franja																															
			Distancia entre lados internos de las fajas																															
			Color del trazo (blanco)																															
			Condiciones actuales del trazo																															
			SEÑAL DE TOMA DE CONTACTO																															
			<table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Distancia de aterrizaje disponible o distancia entre umbrales</i></th> <th><i>Pares de señales</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>menos de 900 m</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>de 900 a 1 200 m exclusive</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>de 1 200 a 1 500 m exclusive</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>de 1 500 a 2 400 m exclusive</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2 400 m o más</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Distancia de aterrizaje disponible o distancia entre umbrales</i>	<i>Pares de señales</i>	menos de 900 m	1	de 900 a 1 200 m exclusive	2	de 1 200 a 1 500 m exclusive	3	de 1 500 a 2 400 m exclusive	4	2 400 m o más	6																			
	<i>Distancia de aterrizaje disponible o distancia entre umbrales</i>	<i>Pares de señales</i>																																
	menos de 900 m	1																																
	de 900 a 1 200 m exclusive	2																																
	de 1 200 a 1 500 m exclusive	3																																
	de 1 500 a 2 400 m exclusive	4																																
	2 400 m o más	6																																
			(TOUCHDOWN)																															
			Cantidad de pares a lo largo de la pista																															
			Largo de la señal																															
			Ancho de la señal																															
			Distancia entre los lados internos de la señal																															
			Distancia entre las señales a lo largo de la pista																															
			Color del trazo (blanco)																															
		Condiciones actuales del trazo																																
		SEÑAL DE FRANJA LATERAL DE PISTA																																
		Ancho de la franja																																
		Color del trazo (blanco)																																
		Condiciones actuales del trazo																																

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		ZONA DE PARADA DE PISTA No. 				
		Ancho del trazo				
		Ángulo del trazo partiendo del eje de pista (45°)				
		Ancho del trazo				
		Estado de la señal				
		Distancia entre vértices y vértices del trazo				
		Distancia al final del área				
		Distancia entre el borde y la señal				
		Color del trazo (blanco)				
		Condiciones actuales del trazo				
		ZONA DE PARADA DE PISTA No. 				
		Ancho del trazo				
		Ángulo del trazo partiendo del eje de pista (45°)				
		Ancho del trazo				
		Estado de la señal				
		Distancia entre vértices y vértices del trazo				
		Distancia al final del área				
		Distancia entre el borde y la señal				
		Color del trazo (blanco)				
		Condiciones actuales del trazo				

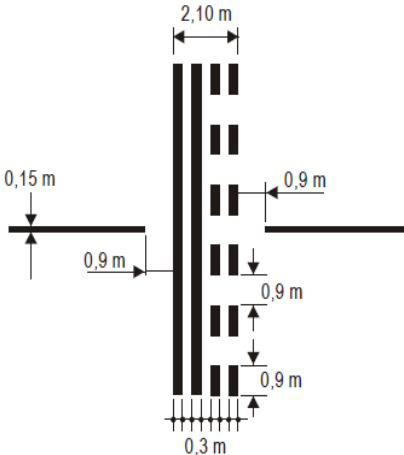
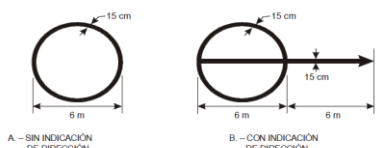
GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES	
				S	N/S		
RAC 14		SEÑALIZACIÓN EN CALLES DE RODAJE					
		SEÑALES DEL EJE DE CALLE DE RODAJE Trazo de color amarillo Ancho 0.15m	Alpha				
			Bravo				
			Charlie				
			Delta				
			Eco				
			Foxtrot				
			Golf				
			MARGENES DE CALLE DE RODAJE Trazo de color amarillo Ancho 0.25m	Alpha			
			Bravo				
			Charlie				
			Delta				
			Eco				
			Foxtrot				
			Golf				
			RADIO DE GIRO DE SALIDA HACIA PISTA Trazo de color amarillo	Salida hacia calle de rodaje Alpha			
				Salida hacia calle de rodaje Bravo			
				Salida hacia calle de rodaje Charlie			
				Salida hacia calle de rodaje Delta			
				Salida hacia calle de rodaje Eco			
				Salida hacia calle de rodaje Foxtrot			
	Salida hacia calle de rodaje Golfo						

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

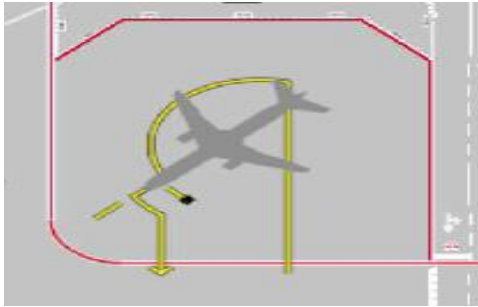
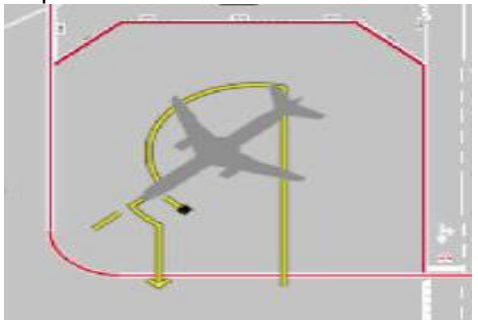
ÍTEM	DOC.	DESCRIPCIÓN	RAC14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		RADIOS DE GIRO EN INTERSECCIONES DE CALLES DE RODAJE Trazo de color amarillo	Calle de rodaje Alpha			
			Calle de rodaje Bravo			
			Calle de rodaje Charlie			
			Calle de rodaje Delta			
			Calle de rodaje Eco			
			Calle de rodaje Foxtrot			
			Calle de rodaje Golfo			
			Percepción de la señal cabecera No.			
			Percepción de la señal cabecera No.			
		Faja lateral de calles de rodaje doble línea amarilla 15 cm.				
		Condiciones actuales del trazo				
		Señales mejoradas de eje de calle de rodaje en puntos de espera de pista				
		Condiciones actuales del trazo				
		Plataforma de viraje de pista				
		Línea de guía tren delantero				
Condiciones actuales del trazo buenas						

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		SEÑAL DE PUNTO DE ESPERA DE PISTA Trazo de color amarillo CONFIGURACIÓN A: 4 líneas y 3 espacios de 0,3 m cada uno 	Calle de rodaje Alpha			
		Líneas Continuas				
		Líneas discontinuadas				
		Calle de rodaje Bravo				
		Líneas Continuas				
		Líneas discontinuadas				
		Calle de rodaje Charlie				
		Líneas Continuas				
		Líneas discontinuadas				
		Calle de rodaje Delta				
		Líneas Continuas				
		Líneas discontinuadas				
		Calle de rodaje Eco				
		Líneas Continuas				
		Líneas discontinuadas				
		Calle de rodaje Foxtrot				
		Líneas Continuas				
		Líneas discontinuadas				
		Calle de rodaje Golfo				
		Líneas Continuas				
Líneas discontinuadas						
		SEÑAL DE PUNTO DE VERIFICACIÓN Color de trazo blanco  <p>A. — SIN INDICACIÓN DE DIRECCIÓN</p> <p>B. — CON INDICACIÓN DE DIRECCIÓN</p> <p><i>Nota.— Solo es preciso proporcionar una indicación de la dirección cuando la aeronave deba orientarse en un sentido determinado.</i></p>	Percepción de la señal de cabecera No.			
			Percepción de la señal de cabecera No.			

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
		SEÑAL DE PUNTO DE ESPERA EN LA VIA DE VEHÍCULOS				
		Emplazamiento correcto				
		Son suficientes				
		SEÑALES CON INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS				
		¿Si no hay letrero, hay en ambos umbrales?				
		¿Requieren los letreros complementarse con señales?				
		Cumplen con las regulaciones				
		Señales de Prohibida la entrada donde se requieren				
		¿Cumplen con las características especificadas en cuanto a tamaño y color?				
		SEÑALES CON INSTRUCCIONES DE INFORMACIÓN				
		Hay suficientes para guiar a los aviones a todos los puestos de estacionamiento				
		Se requieren más señales de información para orientar a los pilotos o porque los letreros no son claros o están deteriorados				
		¿Cumplen con las características especificadas en cuanto a tamaño y color?				

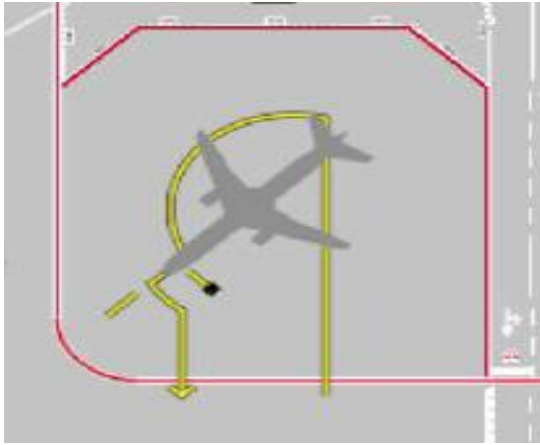
GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC.	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		SEÑALIZACIÓN DE PLATAFORMAS				
		SEÑALES EN PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO				
		ESTACIONAMIENTO SIN BANDA TELESCÓPICA Trazo de color amarillo				
		Línea de entrada para guía de proa. Trazo y numeración. Ancho de trazo 0.15m mínimo	Posición No. 1			
			Posición No. 2			
			Posición No. 3			
			LÍNEA DE SEGURIDAD DE PLATAFORMA			
		a) Líneas de límite de calle de servicio Trazo de color blanco	Posición No. 1			
			Posición No. 2			
			Posición No. 3			
		SEÑALIZACIÓN EN PLATAFORMA: Trazo de color amarillo				
		Líneas de entrada desplazada para guía de proa	Posición No. 4			
			Posición No. 5			
			Posición No. 6			
	Posición No. 7					
	Posición No. 8					

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

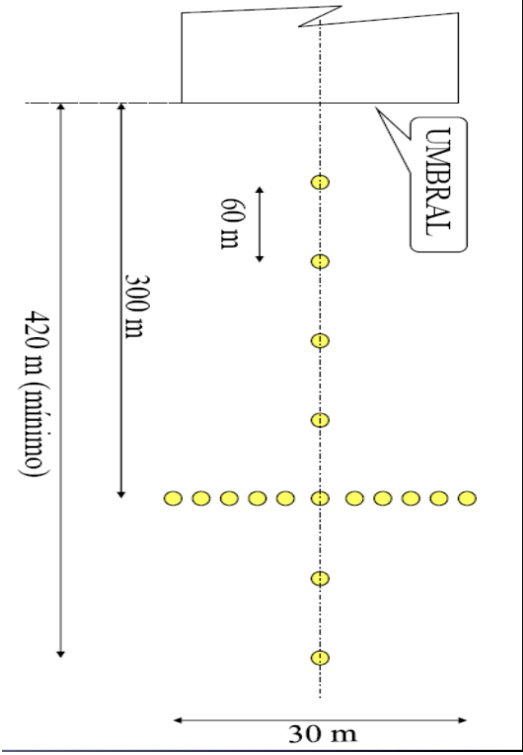
ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES	
				S	N/S		
RAC 14		LÍNEA DE SEGURIDAD DE PLATAFORMA					
		a)Línea de margen de extremo de ala Trazo de color amarillo	Posición No. 4				
			Posición No. 5				
			Posición No. 6				
			Posición No. 7				
			Posición No. 8				
			Posición No. 9				
			Posición No. 10				
			b)Línea de límite y textos de calle de servicio Trazo de color blanco	Posición No. 4			
				Posición No. 5			
		Posición No. 6					
		Posición No. 7					
		Posición No. 8					
		Posición No. 9					
		Posición No. 10					
		Posición No. 11					
		Posición No. 12					

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		SEÑALIZACIÓN EN PLATAFORMA DE CARGA				
		Línea de entrada para guía de proa. Trazo y numeración. Ancho de trazo 0.15m mínimo	Posición No. 1			
			Posición No. 2			
			Posición No. 3			
		LÍNEA DE SEGURIDAD DE PLATAFORMA				
		a) Líneas de entrada desplazada para guía de proa. Trazo de color amarillo	Posición No. 1			
			Posición No. 2			
			Posición No. 3			
		b) Línea de límite de calle de servicio	Posición No. 1			
			Posición No. 2			
			Posición No. 3			

20.13 AGA-FORM-052 VERIFICACIÓN SISTEMA DE ILUMINACIÓN DE AERÓDROMOS

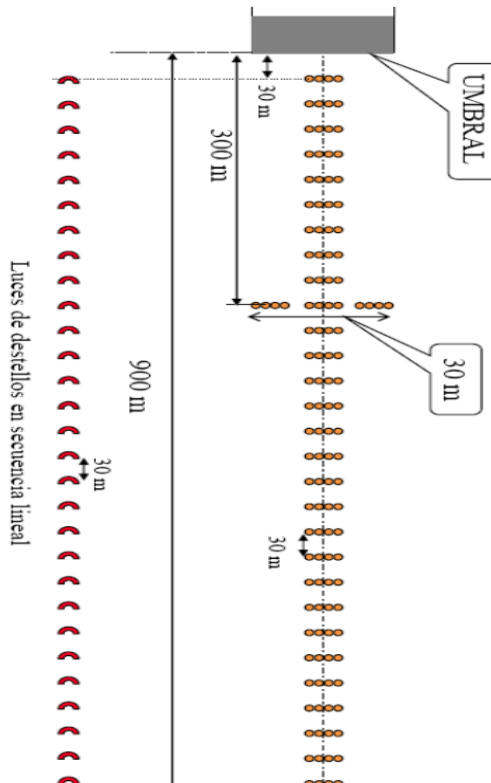
 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-052			
	ASUNTO:	Revisión del Sistema de Iluminación de Aeródromos			
	PAGINA:	1 de 11			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:				FECHA:	
Aeródromo:				Día	Mes
Responsible de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO				SI	NO
OBSTACULOS					
1	Señalización e iluminación de obstáculos				
2	Iluminación de obstáculos en los alrededores				
3	Señalización de obstáculos según se requiera				
4	Cumplimiento de normas de señalización e iluminación				
LUCES					
1	Revisar luces por instalación, elevación apropiada, alineamiento entre ellas, base nivelada y orientación.				
2	Verificar que no haya más de 2 o más luces adyacentes en área de movimiento quemadas o no activas.				
3	Verificar que no haya menos del 85% de luces de umbral, borde o extremo de pista inoperativas; en ILS Cat 1.				
4	Revisar que las luces de pista estén funcionando en todas las frecuencias.				
5	Revisar por iluminación uniforme.				
6	Revisar que los lentes estén limpios y sin daños, que la junta esté en buen estado para evitar humedad en el interior de la lámpara.				
7	Revisar por acumulación de agua en su base.				
8	Revisar luces por oscurecimiento debido a suciedad o gases de escape de motores.				
9	Revisar montajes de luces de borde de pista (zona de seguridad) por frange habilidad y conexión fusible.				
10	Revisar por luces que confundan o engañen, las cuales deben ser eliminadas.				
11	Revisar que la configuración y el color de las luces este acorde al RAC 14.				
12	Revisar soportes (columnas) de luces por acople segura y estable.				
13	Revisar condición de cables.				
14	Revisar cajas de registros eléctricos (carencia de agua, vegetación, fauna y estado)				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Manual.</p>					
OBSERVACIONES:					

ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		LUCES DE PISTA				
		FARO AERONÁUTICO				
		FARO DEL AERÓDROMO				
		El faro se ubicará en una zona de baja iluminación				
		Color de los destellos (destello blanco o blanco combinado con verde)				
		Cantidad de luces fuera de servicio:				
		SISTEMA SENCILLO DE ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN				
		SISTEMA DE ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN No.				
						
		Distancia de ubicación de luces desde el umbral (no menor de 420 metros)				

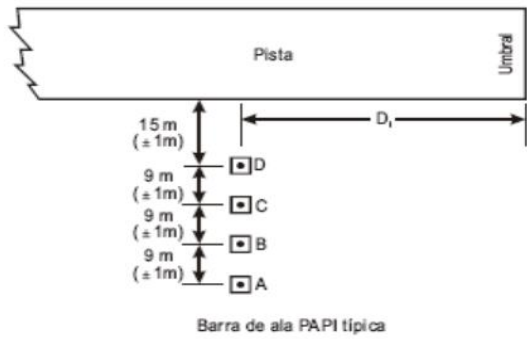
GUÍA PARA INSPECCIÓN LUCES

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		Distancia de ubicación de la barra transversal del desde el umbral (300 metros)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		Luces Puntiformes				
		El sistema de luces deberá estar ubicado con relación al eje de la pista				
		Distancia de ubicación de primera luz puntiforme desde el umbral (60 metros)				
		Cantidad de luces puntiforme hasta la barra transversal(5 luces a cada 60 metros)				
		Cantidad total de luces puntiforme (7 luces a cada 60 metros, 2 luces posteriores a la barra transversal)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		Barra transversal				
		Ancho de barra transversal (de 18 a 30 metros de largo)				
		Cantidad de luces en barra transversal (5 luces de cada lado, 10 en total)				
		Distancia de separación entre luces (Dependiendo del ancho de la barra de 18 a 30 metros)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		<p>SISTEMA DE ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN DE CATEGORÍA 1 Sistema de barretas de eje</p> 				
		Fila de luces situadas en la prolongación del eje de pista extendiéndose donde sea posible hasta 900 metros a partir del umbral				
		Distancia total del sistema de luces de barreta de eje (900 metros desde el umbral)				
		Cantidad total de barretas (30 barretas de eje)				
		Distancia de separación entre barretas (a cada 30 metros)				

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES

ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		Cantidad del primer grupo de luces ubicadas antes de la barra (9 grupos)				
		Distancia de ubicación de la barreta (300 metros desde el umbral)				
		Ancho de barra transversal a cada lado del eje (10.5 metros)				
		Cantidad de luces de destello en secuencia lineal (10 luces)				
		Distancia de separación de luces de destello en secuencia lineal (30 metros)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		SISTEMAS VISUALES INDICADORES DE PENDIENTE DE APROXIMACIÓN				
		EQUIPOS PAPI				
		 <p>Barra de ala PAPI típica</p>				
		Pista No.				
		Distancia de ubicación del umbral de pista al eje del equipo PAPI				
		Cantidad de lámparas en pares (4 lámparas)				
		Ubicación de lámparas (lado izquierdo de la pista)				
		Distancia entre el borde de pista y el eje del primer equipo PAPI				
		Separación a eje de los equipos PAPIs				
Cantidad de luces fuera de servicio						

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES

ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		Pista No.				
		Distancia de ubicación del umbral de pista al eje del equipo PAPI				
		¿Coinciden las PAPI con la señal de punto de visada?				
		Cantidad de lámparas en pares (4 lámparas)				
		Ubicación de lámparas (lado izquierdo de la pista)				
		Distancia entre el borde de la pista y el eje del primer equipo PAPI				
		Separación a eje de los equipos PAPI				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		LUCES DE BORDE DE PISTA				
		Ubicación de luces a lo largo del borde de pista a una distancia no mayor de 3 metros a cada lado del eje de pista				
		Distancia de espacios uniformes entre luces (60 metros máximo)				
		Color de luces (blanco)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		Pista No.				
		Color de la últimas luces de pista No. ____ (blanco/ámbar)				
		<i>Cantidad de luces fuera de servicio</i>				
		Pista No.				
		Color de las últimas luces en pista No. ____ (blanco/ámbar)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES

ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		LUCES DE UMBRAL DE PISTA Y BARRA DE ALA				
		LUCES DE UMBRAL DE PISTA No.				
		Ubicación de luces: en el extremo de pista (a 3 metros máximo del extremo de pista)				
		Tipo de luz: Unidireccional				
		Color del difusor: Verde				
		Cantidad de luces (espaciadas a 3 metros)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		LUCES DE UMBRAL DE PISTA No.				
		Ubicación de luces: En el extremo de pista (a 3 metros máximo del exterior de la pista)				
		Tipo de luz: Unidireccional				
		Color del difusor: Verde				
		Cantidad de luces (espaciadas a 3 metros)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		LUCES DE BARRA DE ALA EN PISTA No.				
		Lugar de emplazamiento: Umbral de pista				
		Cantidad de barras de alas (1 de cada lado del umbral)				
		Cantidad de luces de barra de ala (5 luces)				
		Ubicación de las luces: 10 metros hacia el exterior de la fila de luces de borde de pista				
	La luz en la parte interior de cada barra de ala estará en fila con la luz de borde de pista					
	Tipo de luz: Unidireccional					
	Color de difusor: verde					
	Cantidad de luces fuera de servicio					

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES

ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		LUCES DE EXTREMO DE PISTA				
		Ubicación de luces en forma perpendicular al eje				
		Distancia de ubicación de luces (3 metros máximo al exterior del extremo)				
		Cantidad de luces (6 min)				
		Distancia entre luces: Distribuidas en forma uniforme				
		Tipo de luz (fija unidireccional)				
		Color de luz (Rojo)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		LUCES DE ZONA DE PARADA				
		Ubicación: Extremo de pista perpendicular al eje de pista				
		Distancia de emplazamiento (3 metros máximo)				
		Color de las luces (Rojo unidireccional)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		LUCES EN CALLES DE RODAJE				
		LUCES DE BORDE DE CALLE DE RODAJE				
		Espaciado entre luces (60 metros máximo)				
		En curva la distancia entre luces (menor de 60 metros)				
		Color de luminaria (Azul)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		ILUMINACIÓN DE PLATAFORMAS CON PROYECTORES				
		Ubicación de proyectores (Iluminación adecuada en todos los lados de la plataforma, que no afecte la visibilidad del piloto)				
		Cantidad de luces fuera de servicio				
		SISTEMA DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA PARA INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA				


GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES




ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		Ubicación de fuentes secundaria de energía eléctrica				
		Características de fuente secundaria de energía eléctrica				
		Conexión automática o manual de conmutación de fuente de energía eléctrica secundaria (10 segundos)				
		AYUDAS VISUALES				
		Tiempo de conexión de planta para pista principal de vuelo visual				
		Suministro de energía eléctrica a:	Todos los equipos de luces de pista			
			Torre de control			
			Equipo radar			
			Equipo VOR			
			Equipo ILS			
			Equipo marcador y medio localizador			
			Lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario			
			Luces de obstáculos			
			Iluminación de aproximación de pista y calle de rodaje			
Equipo meteorológico						
Iluminación para seguridad						
Equipo e instalación para energía						


GUÍA PARA INSPECCIÓN DE LUCES

ÍTE	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 14		Suministro de energía eléctrica a:	Iluminación con proyectores a puestos aislados			
			Iluminación de área de plataforma para pasajeros			
		REQUISITOS PARA FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA				
		Independiente de la red de servicios públicos				
		Una o varias fuentes de energía eléctrica				
		DISEÑO DE SISTEMAS				
		Guía visual para pista de aproximación de precisión y para pistas de despegue con alcance visual de 550 metros				
		Luces de pista y calles de rodaje sistema simultáneos o interconectados				
		DISPOSITIVOS DE MONITOR				
		Tiempo de cambio de funcionamiento de luces para barra de parada en el punto de espera				
		Tiempo de cambio de funcionamiento de luces para ayudas visuales				
		Tiempo de conexión en base a tabla 8-1				

20.14 AGA-FORM-053 REVISIÓN DE SEÑALES VERTICALES DE AERÓDROMO

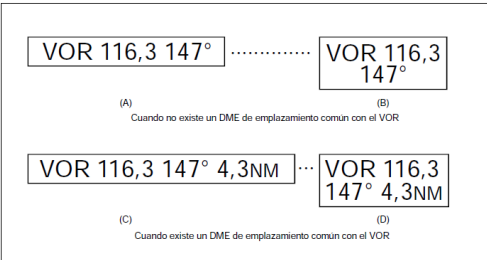
 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-053			
	ASUNTO:	Revisión de Señales Verticales de Aeródromo			
	PAGINA:	1 de 6			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	¿Tienen las señales el tamaño y altura sobre terreno apropiados?				
2	¿Interfiere la suciedad, deterioro ambiental, u otras contaminantes con la visibilidad, reconocimiento y operación de las señales?				
3	¿Tienen los letreros el brillo uniforme?				
3.1	¿Son los letreros retro-reflectantes?				
4	¿Ondean (par rodean) las señales con baja intensidad?				
5	¿Operan todas las señales iluminadas?				
6	¿Están iluminadas todas las señales que lo requieren?				
7	¿Presentan las señales confusión?				
8	¿Están las señales localizadas e instaladas conforme a las especificaciones del RAC 14?				
9	¿Están las señales instaladas en montantes y cables conectores de tipo frangible?				
10	¿Están los montantes o las bases de concreto a nivel de franja?				
11	¿Están las señales niveladas y apropiadamente orientadas?				
12	¿Tienen las señales la separación apropiada?				
13	¿Existen reportes del usuario?				
14	Revise el Programa de Mantenimiento				
15	La estructura se encuentra en buen estado y bien aterrizada				
16	Existen reportes del usuario sobre deficiencia en rotulaciones y letreros?				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Manual.</p>					
OBSERVACIONES:					

LETREROS DE DESIGNACIÓN DE PISTA					
Número de clave	Indicación	Altura de letrero (mm)		Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la calle de rodaje hasta el borde más cercano del letrero	Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la pista hasta el borde más cercano del letrero
		Placa frontal (mín)	Instalado (máx)		
1 ó 2	200	400	700	5-11 m	3-10 m
1 ó 2	300	600	900	5-11 m	3-10 m
3 ó 4	300	600	900	11-21 m	8-15 m
3 ó 4	400	800	1 100	11-21 m	8-15 m
					
	Pista No.				
	Frangibilidad del letrero				
	Altura de texto (según tabla E-5)				
	Ancho de rótulo (según tabla E-5)				
	Altura de pedestal (según tabla E-5)				
	Altura total de rótulo y pedestal(según tabla E-5)				
	Distancia de ubicación del rótulo desde el borde del pavimento de la pista hasta el borde más cercano del letrero (según tabla E-5)				
	Distancia de ubicación del rótulo desde el borde del pavimento de la calle de rodaje hasta el borde más cercano del letrero (según tabla E-5)				
	Color del rótulo (rojo)				
	Color del texto (blanco)				
	LETRERO DE PUNTO DE ESPERA APROXIMACION DE PRECISIÓN				
	Existe el letrero de punto de espera				
	Indica toda la información requerida y cumple con los requisitos				
					
	LETRERO DE PUNTO DE ESPERA APROXIMACION NO INSTRUMENTAL				
	Existe el letrero de punto de espera				
	Indica toda la información requerida y cumple con los requisitos				
					
	LETRERO DE PROHIBIDA LA ENTRADA				
	Existen letreros de prohibida la entrada donde es requerido?				

	Cumple los requisitos				
					

GUÍA PARA INSPECCIÓN DEL SEÑALIZACIÓN VERTICAL

ÍTE M	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
		LETREROS DE INFORMACIÓN (Dirección, emplazamiento, destino, salida de pista)  <small>DIRECCIÓN/DIRECCIÓN/DIRECCIÓN/EMPLAZAMIENTO/DIRECCIÓN/DIRECCIÓN/DIRECCIÓN</small>				
		Ubicación del letrero (Lado izquierdo de la calle de Rodaje)				
		Ubicación del letrero de información antes de la señal de calle de rodaje y a 60 metros mínimo del eje de calle de rodaje				
		Ubicación del letrero de salida de pista a (60 metros mínimo del punto tangencial de salida)				
		¿Hay letrero indicador de pista libre?				
		¿Se encuentra emplazado junto al punto de espera y viendo hacia la pista?				
		Cumple con las características requeridas  <small>EMPLAZAMIENTO/PISTA LIBRE</small>				
		LETREROS DE INFORMACIÓN QUE NO SON DE EMPLAZAMIENTO				
		Color del texto (negro)				
		Color del fondo del rotulo (amarillo)				
		LETREROS DE EMPLAZAMIENTO				
		Inscripciones en color amarillo				
		Color del fondo del rótulo (negro)				
		Color del texto (negro)				
		Color del fondo del texto (amarillo)				
		LETRERO DE IDENTIFICADOR DEL AERÓDROMO				
		Lugar de ubicación del letrero				
		Modelo de ubicación del rótulo (paralelo a la horizontalidad)				

	Altura de los caracteres (no menor a 3 metros)				
	Visible desde todos los ángulos de la horizontal				
	LETRERO DE PUNTO DE VERIFICACIÓN DEL VOR				
	Emplazamiento junto a la señal				
	Tiene la información completa				
					
	Cumple con los requisitos de la regulación				

GUÍA PARA INSPECCIÓN DEL SEÑALIZACIÓN VERTICAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/ S	
		LETRERO DE IDENTIFICACIÓN DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE LAS AERONAVES				
		PLATAFORMA PASAJEROS				
		RÓTULO PRINCIPAL				
		Altura de rótulo				
		Ancho de rótulo				
		Color de textos de rótulo:				
		Color de fondo de rótulo:				
		RÓTULO SECUNDARIO				
		Altura de rótulo				
		Ancho de rótulo				
		Color de textos de rótulo:				
		Color de fondo de rótulo:				
		Posición No. 1				
		Posición No. 2				
		Posición No. 3				
		Posición No. 4				
		Posición No. 5				
		Posición No. 6				
		Posición No. 7				
		Posición No. 8				
		Posición No. 9				
		Posición No. 10				
		Posición No. 11				
		Posición No. 12				
		Posición No. 13				
		Posición No. 14				
		Posición No. 15				
		Posición No. 16				

		Posición No. 17				
		Posición No. 18				
		Posición No. 19				
		Posición No. 20				

GUÍA PARA INSPECCIÓN DEL SEÑALIZACIÓN VERTICAL

ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 14	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/ S	
		PLATAFORMA				
		RÓTULO PRINCIPAL				
		Altura de rótulo				
		Ancho de rótulo				
		Color de textos de rótulo:				
		Color de fondo de rótulo:				
		RÓTULO SECUNDARIO				
		Altura de rótulo				
		Ancho de rótulo				
		Color de textos de rótulo:				
		Color de fondo de rótulo:				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				
		PLATAFORMA DE CARGA				
		RÓTULO PRINCIPAL				
		Altura de rótulo				
		Ancho de rótulo				
		Color de textos de rótulo:				
		Color de fondo de rótulo:				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				
		RÓTULO SECUNDARIO				
		Altura de rótulo				
		Ancho de rótulo				
		Color de textos de rótulo:				
		Color de fondo de rótulo:				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				
		Posición No.				

20.15 AGA-FORM-054 AUDITORIA DE SEI

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-054			
	ASUNTO:	Auditoria de los Servicios de Salvamento y Extensión de Incendios.			
	PAGINA:	1 de 22			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:	FECHA: Día Mes Año				
Aeródromo:					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1.	ADMINISTRACION				
1.1	Con propio control administrativo				
	Servicio organizado (organigrama)				
	Operado por el estado				
	Privatizado				
	Militar				
1.2	Aeródromo cerca de cuerpos de agua				
	Embarcaciones de rescate				
	Operadas por el aeródromo				
	Equipadas				
	Personal adiestrado en operaciones anfibas				
1.4 -	Cartas de acuerdo mutuo entre organismos disponibles (Torre de control, Bomberos estructurales, hospitales, policía, otros)				
	Caminos o rutas de acceso identificados				
	Suministros de agua identificados				
	Distribución o divulgación a organismos participantes				
	Colocados en cada Torre de Control, oficina operaciones, estación SEI, otros.				
	Colocados en cada vehículo de emergencia				
	En sala de comunicaciones de COE.				
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
2.	CATEGORIA DEL AERÓDROMO / NIVEL DE PROTECCION				
	Categoría _____				
2.1.	Categoría basada en Avión de mayor longitud y su anchura del fuselaje: _____				
2.2.1.	TIPOS DE AGENTE EXTINTOR				
	Agente Primario _____				
	Agentes Secundario _____ - _____				
	Vencimiento de autocontenidos				

2.2.2.	TIEMPO DE RESPUESTA				
	No más de tres (3) minutos				
2.2.3.	CANTIDAD DE VEHICULOS SEI, AGENTES DE EXTINCION Y DESCARGA EN SERVICIO ACTIVO. (Tabla 9-2) (Tabla 9.2.37)				
	Equipo Pesado				

Número de vehículo	Modelo	Agua litros/galones	AFFF 1% / 3% / 6%	Descarga AFFF en litros-galones x minuto	Polvo Químico seco	Descarga kilogramo x segundo

Vehículo Intervención Rápida

Número de vehículo	Modelo	Agua	AFFF 1% / 3% / 6%	Descarga en galones x minuto	Polvo Químico seco	Descarga kilogramo x segundo

Reserva 200%	Polvo químico seco lbs. / Kg	AFFF 1% / 3% / 6% gls / litros
---------------------	--	--

	Hoja de Inspección diaria de vehículos.				
	Sistema de mantenimiento Preventivo de vehículos				
	Verificar la condición de las llantas y fecha de fabricación Mes _____ Año _____				

ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
2.2.4- SUMINISTROS DE AGUA				
Sistema de Hidrantes de incendio.				
Dentro del área operacional.				
Camiones cisterna o nodrizas / Cantidad _____ galones.				
Sistema de almacenamiento independiente.				
Charcas, lagos o cuerpos de agua de almacenaje.				
Equipo de succión o extracción de agua.				
3. CAMINOS DE ACCESO DE EMERGENCIA				
Áreas inaccesibles dentro del aeródromo				
Toman en cuenta condiciones topográficas				
Hasta distancia de mil (1,000) metros en áreas de aproximación				

	Hacia lugares estratégicos fuera del aeródromo				
	Caminos que soporten los vehículos más pesados bajo cualquier condición				
	Puentes sobre zanjas o áreas con tuberías de agua.				
	Caminos cerca de la pista con tratamiento superficial.				
4.	SERVICIOS DE COMUNICACION Y ALARMA				
4.1 -	Énfasis en las comunicaciones				
	Entre estación SEI y control de tráfico aéreo TWR				
	Teléfono línea caliente (directa)				
	Línea de teléfono normal Disponible				
	De aviso por sonido o altavoces				
	accionado por Torre de Control de Tráfico Aéreo				
	accionado por sala de guardia				
	Entre vehículos y control de tráfico aéreo TWR				
	Entre vehículos SEI- estación SEI-personal de Rescate SEI				
	Pruebas diarias				
	Frecuencia dedicada				
	Sistema de audífonos con conector a aeronaves				
	Con servicios de apoyo y coordinación dentro y fuera del aeródromo, COE.				
4.2 -	Sistema para dirección de vehículos desde la Torre en caso de visibilidad reducida hay disponibilidad (Pistola de Luces)				
4.3-	Organización de sala de guardia para reducir carga de trabajo <input type="checkbox"/> Necesita mejorar <input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> Excelente				
5.	LISTADO DE EQUIPOS Y HERRAMIENTAS (ver tabla 5-2. de Manual de servicios Parte 1, Capítulo 5.)				
5.1-	Herramientas manuales <input type="checkbox"/> Necesita mejorar <input type="checkbox"/> Adecuadas				
5.2-	Herramientas mecánicas especiales <input type="checkbox"/> Necesita mejorar <input type="checkbox"/> Adecuadas				
5.3-	Trajes de Protección personal <input type="checkbox"/> Necesita mejorar <input type="checkbox"/> Satisfactorias <input type="checkbox"/> Excelentes				
5.4-	Trajes de aproximación / Estructural <input type="checkbox"/> Una pieza <input type="checkbox"/> Dos piezas				
	Compatible con el equipo de protección respiratoria				
	Aluminizado				
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
	Ligero y Flexible				
	Resistente a rasgaduras y roce				
	Cierres resistentes al calor				
5.5-	Guantes				
	Tipo manopla				
	Forro aislante				
	Flexibles				
5.6 -	Casco				
	Convencional				
	Tipo caperuza				
	Resistente a golpes				
	Resistente a altas temperaturas				
	Visor móvil resistente al choque				

5.7-	Botas				
	Resistentes al calor				
	Suelas no resbaladizas				
	Punteras y plantillas de acero				
5.8-	Especificaciones mínimas para ropa protectora contra:				
	Refleja el calor radiante a 90%				
	Penetración del agua				
5.9-	Especificaciones mínimas para ropa protectora contra Materiales peligrosos				
	Nivel A				
	Nivel B				
	Nivel C y D				
5.10-	Equipo de Respiración SCBA				
	<input type="checkbox"/> de filtros <input type="checkbox"/> Presión demanda SCBA				
	Cantidad adecuada para cada Bombero en turno _____				
	Cilindros de repuesto				
	Verificar la fecha de llenado				
	Verificar última prueba hidrostática de los cilindros				
	Personal SEI adiestrado en su uso				
5.11-	Escaleras, Ventiladores, Botiquín de Primeros auxilios, camilla otros Necesarios de acuerdo a la categoría.				
5.12-	Respuesta para emergencias con Mercancía peligrosas				
	Equipos de medición de gases				
	Equipos para control de fugas y derrames				
	Agentes Biodegradables para derrames de combustible				
	Manual para responder a emergencias de materiales peligrosos				
	Entrenamiento del personal y actualización				
5.13	Vencimiento de equipo misceláneo				
6.	AGENTES EXTINTORES PRIMARIOS				
6.1-	Tipo de ESPUMA				
	Proteínicas				
	AFFF 1% <input type="checkbox"/> 3% <input type="checkbox"/> 6% <input type="checkbox"/>				
	Fluoroproteínica				
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
6.2-	MÉTODOS DE PRODUCCIÓN				
	Aspiración de aire en boquilla				
	bomba de espuma en el circuito				
	aire comprimido en circuito				
	aspiración de aire en circuito				
7.	AGENTES COMPLEMENTARIOS				
7.1-	POLVO QUÍMICO SECO / POLVO SECO / CO2				
	Base de potasio Purpura K (fuegos clase BC)				
	Base de Fosfato mono amónico (fuegos ABC)				
	Base de Cloruro de sódico con aditivos (fuego clase D) metales combustible				
	Dióxido de Carbono presurizados (fuegos BC)				
	Verificar que se cuente con tanques de Nitrógeno para la descarga del polvo químico seco en cada vehículo. Se debe tener un repuesto para cada vehículo				

VEHICULO SEI -RESCATE		
VEHICULO SEI -RESCATE		
VEHICULO SEI -RESCATE		
VEHICULO SEI -RESCATE		
OPERADOR DE RADIO		
OPERADOR AMBULANCIA		
PARAMEDICO		
FUERZA TOTAL SEI		

Los vehículos SEI por lo general están diseñados para transportar de 3 a 4 Bomberos dependiendo del diseño del vehículo

9.2-	Bien Adiestrados con Certificación Recurrente DGAC/OACI/ NFPA/FAA				
	Adiestramiento básico				
	Adiestramiento Avanzado SEI				
9.3-	Buena condición física				
	Programa de ejercicios físicos				
9.4-	Utilización de otro personal en emergencias (Bomberos estructurales				
	adiestramiento				
9.5-	Entrevistar al personal SEI para determinar si conocen el vehículo y contenidos de los compartimientos				

ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
--------------------------	-----------	-----------	------------	------------

10.	PROCEDIMIENTOS EN OPERACIONES DE SEI				
	Punto de observación de las operaciones aéreas desde la base SEI				
	Procedimientos de respuesta claros				
	Posiciones de espera en pista – seguras				
	Comunicación prioritaria con Control Aéreo				
	Prioridad para vehículos SEI en ruta hacia el accidente				
	Conocimiento previo de topografía de rutas				
	Respuesta de personal equipado con ropa protectora				
	Procedimientos claros en caso de derrame de combustible				
	Procedimientos de rescate bien delineados				
	Personal preparado en procedimientos de extinción				
	Para incendios Clase A				
	Para frenos calientes				
	Para incendios en motores				
	Para incendios en motores de émbolo				
	Para incendios en motores de turbina				
	Para áreas de peligro				
	Incendios de titanio y magnesio				
	Incendios de cola				
11.	TACTICAS DE SALVAMENTO				

	Concepto claro de la misión de rescate				
	Habilidad en trabajo de grupo				
	Juicio independiente en caso necesario				
	Procedimientos adecuados de penetración				
	Equipo de ventilación				
	Equipo de salvamento necesario				
	Coordinación entre miembros de la tripulación y personal SEI				
	Técnicas de evacuación				
12.	EMERGENCIAS POCO FRECUENTES				
	Accidentes en el agua				
	Materiales radiactivos				
	Interferencia ilícita-amenaza de bombas				
13.	CONOCIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS POSTERIORES AL ACCIDENTE				
	Movimiento de cadáveres				
	Preservación de evidencia				
	Protección valijas del correo aéreo				
	Descontaminación del personal				
	Eliminación de focos de ignición				
	ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
14.	ADIESTRAMIENTO				
	Plan de Emergencia actualizado.				
	Instructores SEI.				
	Manejo de incidente para Supervisores SEI.				
	Operación de vehículos SEI.				
	Curso básico SEI.				
	Extinción de incendios (fuegos vivos).				
	Tipos de agentes extintores.				
	Anexo 14, Manual de Servicios parte 1, OACI.				
	Cuidado y mantenimiento de equipo SEI.				
	Topografía local.				
	Familiarización con aeronaves (con cooperación de líneas aéreas).				
	Primeros auxilios, Reanimación cardio pulmonar y Triage.				
	Operaciones en Respuesta a emergencias con materiales peligrosos.				
	Búsqueda y salvamento.				
15.	ADIESTRAMIENTO EN TACTICAS OPERACIONALES				
	Aproximación				
	Posicionamiento del equipo				
	Ataque				
	Control y rescate				
	Extinción				
	Adiestramiento con Fuegos Vivos con combustible a presión				

Tabla 2-3. Cantidades mínimas de agentes extintores que se han de utilizar

Categoría de aeródromo	Espuma de eficacia de nivel A		Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma/minuto (L)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma/minuto (L)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma/minuto (L)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Régimen de descarga (kg/segundo)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

Nota.— Las cantidades de agua de las columnas 2, 4 y 6 se basan en la longitud total promedio de los aviones de una categoría dada.

Tabla 2-5. Número mínimo de vehículos

Categoría del aeropuerto	Vehículos RFF
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Tabla 5-2. Lista relacionada con el equipo de salvamento que tienen que llevar los vehículos RFF

<i>Alcance del equipo</i>	<i>Elemento del equipo</i>	<i>Categoría del aeropuerto</i>			
		1-2	3-5	6-7	8-10
Herramientas para forzar entradas	Barreta (con espolón, tipo multipropósito)	1	1	1	2
	Palanca de pie de cabra 95 cm	1	1	1	2
	Palanca de pie de cabra 1,65 m	1	1	1	2
	Hacha de salvamento, grande, del tipo que no queda encajada	1	1	1	2
	Hacha de salvamento, pequeña, del tipo que no queda encajada o de aeronave	1	2	2	4
	Cortadora de pernos de 61 cm	1	1	2	2
	Martillo 1,8 kg – tipo maza	1	1	2	2
	Cortafrio 2,5 cm	1	1	2	2
Variedad de equipos de salvamento /corte adecuados, con inclusión de máquinas herramientas de salvamento	Equipo portátil de salvamento hidráulico/eléctrico (o mixto)	1	1	1	2
	Sierra mecánica de salvamento con hojas de repuesto de un diámetro mínimo de 406 mm	1	1	1	2
	Sierra oscilante/ movimiento alternativo	1	1	1	2

<i>Alcance del equipo</i>	<i>Elemento del equipo</i>	<i>Categoría del aeropuerto</i>			
		1-2	3-5	6-7	8-10
Variedad de equipos para distribución de agente extintor	Mangueras de 30 m de long. x 50 y 64 mm de diámetro	6	10	16	22
	Boquillas de espuma	1	1	2	3
	Boquillas de agua	1	2	4	6
	Adaptadores de acople	1	1	2	3
	Extintores portátiles				
	CO ₂ Productos químicos secos	1	1	2	3

Aparato de respiración autosuficiente – suficiente para mantener operaciones internas prolongadas <i>Nota: Idealmente, un BA por miembro de la brigada.</i>	Conjunto de aparato de respiración (BA) completo con máscara y cilindro de aire				
	Cilindro de aire de repuesto de BA				
	Máscara de BA de repuesto				
Máscaras completa antigás	Máscaras completa antigás con filtros	Una por bombero en servicio			
Escaleras	Escalera extensible, de salvamento y apta para aeronaves críticas	-	1	2	3
	Escalera de uso general – apta para salvamento	1	1	1	2
Indumentaria de protección	Casco, chaleco, mameluco (con tiradores) botas y guantes ignífugos, como mínimo	Uno por bombero en servicio más un porcentaje de la existencia en depósito			
Elementos adicionales de protección personal	Gafas protectoras	1	1	2	3
	Capuchas ignífugas	Uno por bombero en servicio			
	Guantes quirúrgicos	1 caja	1 caja	1 caja	1 caja
	Manta ignífuga	1	1	2	2
Cuerdas salvavidas	Cuerda salvavidas de salvamento, 45 m	1	1	2	2
	Cuerda salvavidas uso general, 30 m	1	1	2	2
	Cuerda salvavidas de bolsillo, 6 m	Uno por bombero en servicio			
Equipo de comunicaciones	Transceptor portátil (manual e intrínsecamente seguro)	1	2	2	3
	Transceptor móvil (vehículo)	Uno por vehículo extintor			

Alcance del equipo	Elemento del equipo	Categoría del aeropuerto			
		1-2	3-5	6-7	8-10
Equipos manuales y portátiles de iluminación	Linterna manual (intrínsecamente segura)	1	2	4	4
	Iluminación portátil – puntual o de exploración (intrínsecamente segura)	1	1	2	3
Herramientas manuales generales	Pala de acarreo	1	1	2	2
Caja de herramientas de salvamento y contenido		1	1	2	3
	Martillo sacaclavos 0,6 kg				
	Cortacables 1,6 cm				
	Conjunto de llaves				
	Sierra de arco de alta resistencia completa con hojas de repuesto				
	Palanca de pie de cabra 30 cm				
	Conjunto de destornilladores – ranurados y Phillips				
	Alicates, aislados Combinación 20 cm Corte lateral 20 cm Fulcro desplazable – pico de loro 25 cm				
	Herramienta para cortar cinturones de seguridad				
	Llave, ajustable 30 cm				
LLaves de ajuste, combinación 10 mm – 21 mm					
Equipo de primeros auxilios	Botiquín de primeros auxilios	1	1	2	3
	Desfibrilador externo automatizado	1	1	2	3
	Equipo de oxígeno para resucitación	1	1	2	3
Varios	Calzos – varios tamaños				
	Zonas impermeables – livianas	1	1	2	3
	Cámara de imágenes térmicas	-	-	1	2

Tabla 2-1. Categoría del aeropuerto para salvamento y extinción de incendios

Categoría del aeropuerto	Longitud total del avión	Anchura máxima del fuselaje
(1)	(2)	(3)
1	0 a 9 m, exclusive	2 m
2	9 m a 12 m, exclusive	2 m
3	12 m a 18 m, exclusive	3 m
4	18 m a 24 m, exclusive	4 m
5	24 m a 28 m, exclusive	4 m
6	28 m a 39 m, exclusive	5 m
7	39 m a 49 m, exclusive	5 m
8	49 m a 61 m, exclusive	7 m
9	61 m a 76 m, exclusive	7 m
10	76 m a 90 m, exclusive	8 m

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS						
ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 139	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
	RAC 14 y 139	VEHÍCULOS				
		Sistema de mantenimiento preventivo de los vehículos de salvamiento y extinción de incendios				
		SISTEMA DE COMUNICACIÓN Y ALERTA				
		Sistema de comunicación independiente torre de control-estación SEI	Vía telefónica			
			Radio Frecuencia Aeronáutica			
			Sistema de campana			
		Sistema de comunicación independiente torre de control vehículos de salvamiento y extinción de incendios	Vehículo No. Señal 121			
			Vehículo No. Señal radio			
			Vehículo No. Señal 121			
			Vehículo No. Señal radio			
			Vehículo No. Señal 121			
		Sistema de alerta para el personal de SEI, activado desde la estación misma	Vehículo No. Señal radio			
			Vehículo No. Señal 121			
		Sistema de alerta para el personal del SEI, activado desde torre de control				
		Sistema de comunicación entre vehículos SEI	Nombre del Vehículo			
			Nombre del Vehículo			
			Nombre del Vehículo			


GUÍA PARA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS						
ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 139	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
		CAMINO DE ACCESO DE EMERGENCIA A ESTACIÓN DEL SEI				
		Caminos de emergencia, condiciones, estado actual				
		DOCUMENTACIÓN SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS				
		Documentación de la OACI				
		Manual de Servicios Aeródromos Parte No. 1, doc. 9137				
		Anexo 14				
		Manual de Procedimientos				
		Plan de Emergencias del Aeródromo				
		Organigrama del cuerpo de bomberos				
	RAC 139	Plano de aeródromo en la estación de SEI				
		INSTRUCCIÓN Y CURRICULAR (ADJUNTA)				
		Programa de instrucción actualizado				
		Instalaciones, equipo y mobiliario adecuados para la capacitación				
		Tiempo entre capacitaciones y/o cursos recurrentes				
		Nota mínima de aprobación de los cursos				
		Registro de entrenamiento anual (una copia por personal)				


GUÍA PARA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS						
ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 139	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 139		CURSO: FAMILIARIZACIÓN CON EL AERÓDROMO				
		Fecha de inicio y periodo de duración de la instrucción				
		Lugar de la capacitación				
		Impartido por:				
		Certificación o diploma de aprobación del curso				
		CURSO: FAMILIARIZACIÓN CON LAS AERONAVES QUE LLEGAN AL AERÓDROMO				
		Fecha de inicio y periodo de duración de la instrucción				
		Lugar de la capacitación				
		Impartido por:				
		Certificación o diploma de aprobación del curso				
		CURSO: SEGURIDAD DEL PERSONAL DE SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS				
		Fecha de inicio y periodo de duración de la instrucción				
		Lugar de la capacitación				
		Impartido por:				
		Certificación o diploma de aprobación del curso				
		CURSO: SISTEMA DE COMUNICACIÓN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO, INCLUIDAS LAS ALARMAS RELATIVAS A INCENDIOS DE AERONAVES				
	Fecha de inicio y periodo de duración de la instrucción					
	Lugar de la capacitación					
	Impartido por:					
	Certificación o diploma de aprobación del curso					

GUÍA PARA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS						
ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 139	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
RAC 139		CURSO: UTILIZACIÓN DE MANGUERAS, BOQUILLAS, TORRETAS Y OTROS INCLUIDOS EN 9.9.2				
		Fecha de inicio y periodo de duración de la instrucción				
		Lugar de la capacitación				
		Impartido por:				
		Certificación o diploma de aprobación del curso				
		CURSO: APLICACIÓN DE LOS TIPOS DE AGENTES EXTINTORES REQUERIDOS EN 9.9.2				
		Fecha de inicio y periodo de duración de la instrucción				
		Lugar de la capacitación				
		Impartido por:				
		Certificación o diploma de aprobación del curso				
		CURSO: ASISTENCIA PARA LA EVACUACIÓN DE EMERGENCIA DE AERONAVES EN LAS SIGUIENTES ÁREAS				
		a)hemorragias				
		b) resucitación cardiopulmonar				
		c) shock				
		d) evaluación preliminar del paciente				
		e) heridas en el cráneo, espina dorsal, cadera y extremidades				
		f) heridas internas y externas				
		g) traslado, transporte e inmovilización de pacientes				
		h) quemados				
		i)clasificación de tiraje de victimas al momento de un accidente en el aeródromo				


GUÍA PARA INSPECCIÓN DE INSTALACIONES SALVAMIENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS						
ÍTEM	DOC	DESCRIPCIÓN	RAC 139	ESTADO		OBSERVACIONES
				S	N/S	
	RAC 139	j) curso operaciones de rescate y extinción de fuego en aeronaves				
		k) curso: operaciones de extinción de incendios				
		l) curso de entrenamiento con fuego real (cada 12 meses)				
		m) curso adaptación y utilización de equipos de salvamiento y extinción de incendios en aeronaves				
		n) curso: mercancías peligrosas				
		o) curso: familiarización con las obligaciones que incumplen al personal de extinción de incendios con arreglo al plan de emergencia del aeródromo				
		p) curso: vestimenta y equipo respiratorio de protección				
		r) curso: adiestramiento de incendios alimentados por combustible a presión				
		s) curso: entrenamiento de primeros auxilios (por lo menos uno por turno)				
		t) curso: programa de entrenamiento físico para los miembros del sei y lugar para ejercicio				

20.16 AGA-FORM-055 VERIFICACIÓN ESPECÍFICA

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		CODIGO:		AGA-FORM-055	
		ASUNTO:		Verificación específica	
		PÁGINA:		1 de 2	
		FECHA:		17/Enero/2017	
		REVISIÓN:		00	
Inspector:		Procedimiento a verificar			
Organización:		Lugar y fecha:			
Prioridad	Referencia	Aspecto a evaluar	Cumple		Hallazgo o comentario
			SI	NO	

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		CODIGO:		AGA-FORM-055	
		ASUNTO:		Verificación específica	
		PÁGINA:		2 de 2	
		FECHA:		17/Enero/2017	
		REVISIÓN:		00	
Inspector:		Procedimiento a verificar			
Organización:		Lugar y fecha:			
Prioridad	Referencia	Aspecto a evaluar	Cumple		Hallazgo o comentario
			SI	NO	

20.17 AGA-FORM-056 INSPECCIÓN DE FACILIDADES DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE


 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-056			
	ASUNTO:	Inspección de Facilidades de Almacenamiento de Combustible			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Revisar tapias / cercas y cerraduras de seguridad.				
2	Revisar que existan 2 extintores tipo 20BC.				
3	Revisar extintores por ubicación y accesibilidad.				
4	Verificar fecha de última inspección anual de extintores.				
5	Verificar que los avisos de no fumar estén bien ubicados.				
6	Revisar por evidencia de fumado (colillas).				
7	Revisar que los cables de puesta a masa, prensas, carretes, etc. estén en buena condición y accesibles.				
8	Solicitar prueba de continuidad de los cables de puesta a masa, si se tiene duda.				
9	Revisar la válvula de corte de emergencia (shut off) por marcación, fácil acceso y verificar que haya sido probada cada cuatro meses				
10	Verificar si las boquillas de entrega están previstas con un interruptor de desconexión automática del flujo de combustible "deadmen switch" y que éste opere apropiadamente.				
11	Verificar la existencia de varillas de puesta a tierra.				
12	Revise que el área de movimiento y trasiego de combustible esté libre de materiales combustibles, tales como escombros, desechos, maleza seca.				
13	Están claramente marcados, los tipos de combustible				
14	Revisar que la tubería, conectores y boquillas estén libres de fugas y en buena condición.				
15	Revise el entrenamiento y los expedientes del personal.				
16	Observar los procedimientos de suministro de combustible.				
17	Verificar disponibilidad de normas de seguridad tipo NFPA				
18	Verificar aplicación de procedimiento de puesta a tierra o a masa, por protección contra fuegos o explosiones				
19	Protección pública y control de acceso en áreas de almacenamiento de combustibles.				
20	Seguridad contra fuego por combustibles en áreas de almacenamiento y reabastecimiento				



20.18 AGA-FORM-057 VERIFICACIÓN DE LA OPERACIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAJE DE MATERIALES PELIGROSOS

	CODIGO:	AGA-FORM-057			
	ASUNTO:	Inspección de operación, manipulación y almacenaje de materiales peligrosos			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	El aeródromo opera, manipula y almacena mercancías peligrosas				
2	Designación del personal para recibir y manipular las sustancias o materiales peligrosos				
3	Verificar que el operador se asegura con el enviador que la carga sea manipulada en forma segura, incluyendo cualquier procedimiento especial requerido para la seguridad				
4	Provisión de áreas especiales para el almacenamiento de materiales peligrosos mientras estos estén en el aeródromo.				
5	Verificar la operación para la ubicación temporal de paquetes, bultos o recipientes con mercancías peligrosas que presenten derrames.				
6	Verificar entrenamiento sobre mercancías peligrosas para el personal que recibe, almacena y manipula mercancías peligrosas.				
7	Sí el operador de aeródromo no manipula y almacena mercancías peligrosas verificar lo siguiente:				
8	El sistema de auditorías o inspecciones hacia los operadores de mercancías peligrosas dentro de sus instalaciones.				
9	Registro de las auditorías o inspecciones				
10	Verificar que en las auditorías o inspecciones se verifique lo estipulado en los incisos (2) al (5) de esta forma.				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del Manual.</p>					
OBSERVACIONES:					

20.19 AGA-FORM-058 INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-058					
	ASUNTO:	Inspección de Vehículos (Cisternas) de Abastecimiento de Combustible					
	PAGINA:	1 de 2					
	FECHA:	17/Enero/2017					
	REVISION:	00					
Empresa:				FECHA:			
Aeródromo:				Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
1	Revisar que la tubería, mangueras, correctores, boquillas de entrega o pistolas estén libres de fugas y en buena condición						
2	Revisar que los cobertores de los domos tengan empaques.						
3	Verificar la operación del control de desconexión automática (deadmen).						
4	Revisar válvula de corte de emergencia por marcación, fácil acceso y verificar que haya sido probada cada cuatro meses.						
5	Revisar que existen dos extintores tipo 20B ó 20BC de fácil acceso desde tierra y uno a cada lado del vehículo.						
6	Revisar que el vehículo está provisto de señales de no fumar tanto en la cabina como en el tanque.						
7	Verificar que el vehículo cuente con un sistema para prevenir que sea conducido cuando esté conectado o abasteciendo combustible a una aeronave.						
8	Revisar que el sistema de tubos de gases de escape del vehículo (muffler) no tenga roturas ni fugas y ubicada de forma tal que en el evento de un derrame de combustible se minimice la posibilidad de que caiga sobre éstos.						
9	Revisar que el vehículo esté en condiciones seguras para el manejo en relación con frenos, luces, llantas, etc.						
10	Revisar que los cables de puesta a masa, previas, carretes, etc. estén en buena condición y accesibles. Solicitar prueba de continuidad de cables de puesta a masa; en caso de dudas.						
11	Revisar que las boquillas o pistolas tengan un cable para puesta a masa, una prensa u otro dispositivo.						
12	Verifique en el sitio de parque o almacenamiento que los vehículos sean parqueados a no menos de 3 metros de otras cisternas o vehículos y a no menos de 15 metros de cualquier edificio.						
13	Observar lo siguiente en operaciones de reabastecimiento.						
	<ul style="list-style-type: none"> Que el vehículo haya sido posicionado de forma tal que se prevea una salida o evacuación rápida en una emergencia. 						
	<ul style="list-style-type: none"> Que se hayan hecho las conexiones a masa. 						
	<ul style="list-style-type: none"> Que el personal utilice ropa de algodón y zapatos o botas con suela de hule. 						

20.20 AGA-FORM-059 INSPECCIÓN DE SAFETY Y SECURITY DURANTE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE AERÓDROMOS

	CODIGO:	AGA-FORM-059			
	ASUNTO:	Inspección del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Están especificados los requisitos para pre diseño, pre licitación y pre construcción y reuniones para introducir el tema de la Seguridad Operacional y Pública durante la construcción.				
2	La Seguridad Operacional y Pública es el tema principal durante las reuniones de avance de las obras.				
3	El plan de fases de construcción y cronogramas están bien orientados				
4	ÁREAS Y OPERACIONES AFECTADAS POR LAS OBRAS				
5	Se incluyen planos satisfactoriamente detallados de las áreas a intervenir.				
6	El cierre de pistas, calles de rodaje y plataformas se encuentran indicadas claramente en los planos.				
7	Se indican las rutas acceso del equipo SEI que serán afectadas por el proyecto.				
8	Se indican claramente en los planos y PCSO las rutas de los vehículos de soporte a las aerolíneas que se afectarán con el proyecto				
9	Afectación de servicios enterrados incluyendo suministro de agua para lucha contra el fuego y drenajes bien especificados				
10	Afectación de superficies de aproximación y despegue por altura de objetos temporales				
11	Se indican las áreas críticas de Procedimientos de Aproximación por Instrumentos (IAP) y NAVAIDs, afectados por umbrales desplazados temporalmente				
12	Están dibujadas adecuadamente en planos las zonas de construcción, áreas de almacenamiento, rutas de acceso cercanas a pistas, calles de rodaje, plataformas o helipuertos				
13	Se indican cambios temporales para operaciones de rodaje				
14	Se aborda el mantenimiento de servicios esenciales e infraestructura bajo tierra.				
15	Se indican los cambios temporales a los procedimientos ATC				
16	Se indican los procedimientos para prevención de AVSEC				
AYUDAS A LA NAVEGACIÓN (NAVAIDs)					

20.21 AGA-FORM-060 LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA INSPECCIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-060			
	ASUNTO:	Inspección de ejecución del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos (Cuando aplique según el tipo de obra a criterio del inspector).			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	17/Enero/2017			
	REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:			
Aeródromo:		Día	Mes	Año	
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
<p>Las situaciones que se enuncian a continuación son peligros potenciales que podrían ocurrir durante los procesos de construcción y obras de mantenimiento. Las violaciones más importantes a la seguridad operacional y pública se dan cuando hay invasión de las zonas restringidas de personas no autorizadas o bien la conducción impropia de vehículos no pertenecientes al operador del aeródromo. Además las excavaciones que no han sido cubiertas y/o demarcadas apropiadamente en las cercanías de la zona de operación de aeronaves son una de los principales causas de situaciones que afectan la seguridad operacional. La siguiente guía de inspección es una herramienta que pretende ayudar al operador del aeródromo, la DGAC, los consultores externos y contratistas a identificar y corregir cualquier condición potencialmente peligrosa. La misma deben adecuarse a cada proyecto particular de construcción y/o mantenimiento.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
1	Las excavaciones adyacentes a pistas activas, calle de rodaje y/o plataformas se rellenaron inadecuadamente.				
2	Hay montículos de tierra, materiales de construcción estructuras temporales y cualquier otro obstáculo cerca de pistas activas, calles de rodaje o calles de acceso, invadiendo las áreas de seguridad libres de objetos, aproximación de aeronaves o áreas y zonas de despegue; o bien obstruyendo cualquier señalización o demarcación.				
3	El recarpeteo de la pista activa está dejando montículos en los bordes y/o extremos de pista mayores a 7,5 cm de alto				
4	Hay equipo pesado estacionario o móvil operando o estacionado cerca del Área de Operaciones Aeronáuticas (AOA), áreas de aproximación o despegue o en zonas libres de obstáculos (OFZ)				
5	Hay equipo (móvil o estacionario) o materiales cerca de las ayudas para la navegación aéreas (NAVAIDS) que puedan degradar o deteriorar las señales de radio y/o el monitoreo de las ayudas electrónicas o visuales. Hay movimiento de vehículos sin autorización operando inapropiadamente en el área de protección del localizador o áreas de la trayectoria de planeo que puedan producir interferencia y/o salida de operación del sistema.				

6	Existe maquinaria y/o equipo alto y delgado de relativamente poca visibilidad (por ejemplo grúas, martinets y objetos similares) ubicados en las áreas críticas como las zonas libres de obstáculos y zonas de aproximación.				
7	Existen luces mal colocadas o defectuosas en excavaciones y/o otros peligros potenciales en las cercanías de cualquier plataforma, pista activa, calles de rodaje, calles de acceso y/o en las áreas relacionadas de aproximación o despegue.				
8	Hay obstáculos, pavimento suelto, basura o escombros cerca del AOA. Además escombros de la construcción, arena, lastre o piedras sobre o en las cercanías de pistas activas pueden producir daños en las hélices, turbinas o llantas de las aeronaves o bien pueden ser movidas por el viento y producir daños a las personas o equipos.				
9	El mantenimiento es pobre o inapropiado de los cerramientos durante la construcción y puede resultar en intrusión de personas y/o animales dentro del AOA comprometiendo la seguridad operacional y pública (AVSEC-FAL). Los cerramientos y/o señalizaciones son inadecuados para separar el área en obras.				
10	Existen trabajos de construcción fuera de las zonas establecidas o fuera de cronograma.				

En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la inspección.

OBSERVACIONES:

RESOLUCIÓN

Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de **Inspección Diaria del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos (Cuando aplique según el tipo de obra a criterio del DCVA)**, el resultado de la misma es:

CONDICIÓN: SATISFACTORIA NO SATISFACTORIA

Nombre del Inspector de la DGAC:	Nombre del Responsable del Operador :
Firma:	
Fecha:	

Nota/Oficio de Aceptación:

20.22 AGA-FORM-061 LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA REVISIÓN DE FRANJAS DE PISTA

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>		CODIGO:	AGA-FORM-061			
		ASUNTO:	Revisión de Franjas de Pista			
		PAGINA:	1 de 2			
		FECHA:	17/Enero/2017			
		REVISION:	00			
Empresa:		FECHA:				
Aeródromo:		Día		Mes		Año
Responsable de la Verificación:						
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R	
1	Las franjas y áreas de seguridad de pista cumple con las distancias establecidas en conformidad al RAC 14 según la categoría del aeródromo					
2	Existen objetos o equipos dentro de las franjas o áreas de seguridad de pista considerados como obstáculos según RAC 14					
3	Las pendientes longitudinales y transversales de las Franjas y áreas de seguridad de pista, cumplen con las pendientes establecidas en conformidad con el RAC 14 según la categoría del aeródromo					
4	Existe control sobre el crecimiento de Vegetación en las Franjas y áreas de seguridad de pista					
5	Las Franjas y áreas de seguridad de pista se encuentra niveladas en conformidad al RAC 14					
6	La resistencia de las Franjas y áreas de seguridad de pista cumplen con lo recomendado en el RAC 14					
7	Los Objetos dentro de las Franjas o áreas de seguridad de pista cumplen con la frangibilidad según lo indica el RAC 14					
8	8) ¿La anchura de las franjas y áreas de seguridad de pista cumple con las distancias establecidas en conformidad con el RAC 14 según la categoría del aeródromo?					
9	9) Revise el Programa de Mantenimiento					
10	10) Otros					

20.23 AGA-FORM-062 VERIFICACIÓN TIEMPO DE RESPUESTA SEI

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-062	
	ASUNTO:	TIEMPO DE RESPUESTA SEI	
	PAGINA:	1 de 1	
	FECHA:	17/Enero/2017	
	REVISION:	00	
Aeródromo:	Fecha:		Hora:
Condiciones del Tiempo:			Temperatura:
Observaciones:			
Pista:		Pista:	
Tiempo:		Tiempo:	
Vehículo:	MM:SS	Vehículo:	MM:SS
Número:		Número:	
Número:		Número:	
Número:		Número:	
Número:		Número:	
Observaciones:			
TIEMPO DE RESPUESTA			
Se considera que el tiempo de respuesta es el Período comprendido entre la llamada inicial al Servicio de salvamento y extinción de incendios el momento en que el primer (o los primeros) vehículo (s) que interviene (n) esté (n) en condiciones de aplicar espuma.			
CONDICIÓN: <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA			
Nombre del Inspector de la DGAC:		Nombre del Responsable del Operador :	
Firma:			
Fecha:			

20.24 AGA-FORM-063 INSPECCIÓN AL PEA

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-063						
	ASUNTO:	Inspección al plan de emergencias						
	PAGINA:	1 de 3						
	FECHA:	17/Enero/2017						
	REVISION:	00						
Empresa	FECHA							
Aeródromo								
		Día	Mes	Año				
Responsable de la Verificación:								
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R
Aspectos Documentación								
1	Posee el SEI, Torre de control, Gerencia un mapa cuadrículado sobre el aeropuerto y sus alrededores.							
2	Registros de ensayos o activaciones del Plan de Emergencia							
3	Registros de preparación de dichos ensayos, cumpliendo con los procedimientos establecidos en el Manual de Aeródromo para la realización de los ensayos							
4	Registros de seguimiento a las acciones posteriores.							
Centro de Operaciones de Emergencia								
5	Emplazado fijo							
6	Se ha designado al responsable o jefe de operaciones de emergencia							
7	Funciona el COE las 24 horas al día							
8	Equipo para comunicaciones y coordinación en accidentes e incidentes, con los organismos adecuados e implicados en la emergencia.							
9	Mapa cuadrículado del aeropuerto							
10	Sistema para registrar datos de la respuesta ante una emergencia.							
Puesto de Mando Móvil								
11	Apto para ser transportado rápidamente al lugar de la emergencia							
12	Sistema de comunicación de enlace entre PMM y el COE							
13	Verificar equipo a ser utilizado para el establecimiento del PMM							
Organización								
14	Listado de personal clave en el aeródromo, nombre, puesto, teléfono e institución.							
15	Método o sistema para el aprovisionamiento médico, apto para el máximo número de personas, que pueda llevar a bordo el avión más grande que opere en el aeródromo.							
16	Verificar actualización del listado de cada hospital, instalaciones médicas, que estén de acuerdo en proveer asistencia médica o transporte.							


20.25 AGA-FORM-064 INSPECCIÓN ADMINISTRATIVA AL AERÓDROMO

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-064					
	ASUNTO:	Inspección Administrativa al aeródromo.					
	PAGINA:	1 de 3					
	FECHA:	17/Enero/2017					
	REVISION:	00					
Empresa	FECHA						
Aeródromo							
		Día	Mes	Año			
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el Manual de Procedimientos del Inspector de AGA MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p> <p>Nota: en la verificación de conocimientos el personal puede consultar el MA, el objetivo de la verificación es que el personal del aeródromo demuestre tener conocimiento sobre el MA.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
Aspectos Organizacionales							
1	¿Se encuentra una copia impresa y aprobada del Manual de Aeródromo en la oficina encargada de llevar los documentos de la organización? Verificar también seguros.						
2	¿Se encuentran actualizados los puntos en el Manual de Aeródromo que son propensos a cambios? (Personal, números de teléfonos, pavimentos, NAVAID, etc.) (Revisar al azar estos puntos)						
3	Verificar estructura, nombre y teléfonos, del personal de gerentes y jefes.						
4	¿Se encuentran ubicados físicamente y actualizados los números de teléfono de los servicios del aeródromo?						
5	¿Se encuentran ubicados físicamente y actualizados los números de teléfono de los turnos de los servicios esenciales? (SEI, COE, Operaciones, Mantenimiento, AVSEC).						
6	Estado de cualquier excepción o exención solicitada por el Aeródromo.						
7	¿Tiene conocimiento el personal del aeródromo acerca de los procedimientos y responsabilidades descritas en el Manual de Aeródromo?						
8	¿Se encuentra una copia impresa, aprobada, actualizada y disponible del Manual de Aeródromo en cada una de las oficinas de la organización?						
9	¿Se encuentran los NOTAM's emitidos de forma disponible al personal?						
10	¿Concuerda la información de la condición reportada por el aeródromo y la publicado en los NOTAM's revisados?						
Aspectos de documentación							
11	¿Se encuentran registros de capacitación del personal del SEI, incluyendo un simulacro con incendio real?						
12	¿Se encuentran registros de inspecciones de seguridad para incendios de los últimos 12 meses y las medidas correctivas para aquellas condiciones de incumplimiento?						
13	¿Se encuentran registros de inspecciones a los proveedores de combustible, tomando en cuenta la capacitación en seguridad contra incendio?						


14	¿Posee el departamento encargado del PEA, documentación de la revisión anual del PEA y registros de simulacros?				
15	¿Se encuentran los registros de inspección diaria del aeródromo de los últimos 24 meses con la documentación de las medidas correctivas de las deficiencias encontradas?				
16	¿Posee registros sobre incidentes de superficie e incursiones de pista?				
17	¿Son estos incidentes investigados para encontrar los factores causales y determinar las acciones correctivas?				
Aspectos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional					
18	¿Se encuentra una oficina física para el desarrollo del SMS?				
19	Si el SMS no se encuentra implementado, ¿Posee un plan de implementación actualizado y aprobado por la alta gerencia, y este está desarrollado bajo etapas de implementación? (demás aspectos se verificarán en la vigilancia al SMS)				
20	Interviene el SMS dentro de las medidas de mitigación y los procedimientos de investigación de sucesos				
Aspectos de coordinación del operador					
21	¿Se encuentran registros del funcionamiento del comité de seguridad AVSEC?				
22	¿Se encuentran registros del funcionamiento del comité de facilitación?				
23	¿Se encuentran registros del funcionamiento del comité de peligro de fauna silvestre?				
24	¿Se encuentran registros del funcionamiento del comité de seguridad operacional?				
25	¿Se encuentran registros del funcionamiento del comité de emergencias?				
26	¿Se encuentran cartas de acuerdo con las entidades externas que apoyan en las emergencias?				
27	¿Se aplica y se demuestra eficientemente los procedimientos de visibilidad reducida?				
Estadísticas del aeródromo					
27	¿Posee registro histórico de estadísticas de movimientos de aeronaves, pasajeros y carga, del último año?				
28	¿Utiliza los registros establecidos para llevar a cabo las estadísticas?				
Notificaciones Accidentes e Incidentes					
29	Verificar las Notificaciones sobre los sucesos, accidentes e Incidentes efectuadas a la DGAC				
30	Verificar los informes e investigaciones sobre los Sucesos ocurridos en el Aeropuerto.				
Avisos de Advertencia					
31	Verificar si se han instalado avisos de Advertencia de Aeronaves.				
Capacitación del personal					
32	Verificar registros de capacitación del personal encargado de operaciones de aeropuerto, incluyendo al jefe encargado del departamento o gerencia.				
33	Verificar conocimiento de los procedimientos, examinando al azar al personal				
34	Verificar registros de capacitación del personal encargado del plan de emergencias del aeropuerto, incluyendo al jefe encargado del departamento o gerencia				
35	Verificar conocimiento de los procedimientos, examinando al azar al personal				

21 LISTAS DE VERIFICACIÓN DE RAC 111


21.1 AGA-FORM-080 RETRO EMPUJE DE AERONAVE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-080					
	ASUNTO:	Retro empuje de aeronave					
	PAGINA:	1 de 2					
	FECHA:	17/Noviembre/2017					
	REVISION:	00					
Operador:		FECHA:					
		Día		Mes		Año	
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
1. Personal							
1.1 Personal usa el uniforme y calzado requerido por la compañía.							
1.2 Personal realiza una inspección a la superficie antes de realizar el servicio para determinar si las condiciones de la superficie son seguras.							
1.3 Personal realiza una inspección para asegurar que la aeronave está libre de obstáculos que puedan arriesgar la operación (equipo de tierra, calzos, entre otros).							
1.4 El vehículo para remolque de aeronave al estar enganchado al tren de nariz de la aeronave, tiene puestos los frenos antes de realizar el servicio.							
1.5 El conductor del vehículo para remolque, es apoyado por hombres bandera y Marshall para realizar la operación.							
1.6 El personal está capacitado para realizar el servicio dependiendo del tipo de aeronave							
1.7 Existe una constante y clara comunicación entre el operador del remolque o una tercera persona y la cabina de vuelo.							
1.8 El servicio es apoyado por señaleros equipados con las adecuadas lámparas dependiendo de la visibilidad (noche, día, neblina).							
1.9 El personal evita cruzar la tow bar antes y durante la operación de retro empuje							
1.10 Al finalizar el retro empuje el personal avisa a la cabina de vuelo para aplicar frenos, antes de ser desconectado de la aeronave.							
1.11 El personal indica con una señal a la cabina de vuelo, que todo está despejado.							
1.12 Los calzos del tren de aterrizaje principal no son retirados hasta que se asegura que el tren de nariz es asegurado completamente a la tow bar y ésta al tractor.							
1.13 Es colocado un calzo en el tren de nariz, cuando es desconectada la tow bar al finalizar el servicio							
2. Material y equipo							
2.1 El vehículo para remolque está siempre atendido por una persona cuando el motor está encendido.							
2.2 El vehículo para remolque y la tow bar se encuentran en buenas condiciones para operar.							
2.3 La condición de apariencia (limpieza, pintura, cristales, carrocería, faros, sistema eléctrico, sistema mecánico, etc.) del vehículo es aceptable.							
2.4 En caso de un servicio simultaneo, la empresa cuenta con equipo, personal y material para la prestación del servicio							

21.2 AGA-FORM-081 DESCARGA Y CARGA DE AGUA EN AERONAVE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-081					
	ASUNTO:	Descarga y carga de agua en aeronave					
	PAGINA:	1 de 2					
	FECHA:	17/Noviembre/2017					
	REVISION:	00					
Operador:		FECHA:					
		Día		Mes	Año		
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
1. Personal							
1.1 Personal operativo utilizan equipo de protección como guantes de látex, cubre bocas, googles, protectores de oídos, uniforme u otro tipo de prenda de la empresa durante el servicio.							
1.2 El equipo de protección (guantes, cubre bocas, googles, protectores de oídos, uniforme) es desechado con regularidad							
1.3 El personal cuentan con el calzado adecuado para prevenir cualquier incidente							
1.4 El personal lleva en el servicio joyas, anillos, brazaletes que puedan causar incidentes							
1.5 El personal que realiza la carga y descarga de agua cuenta con capacitación para realizar el servicio							
1.6 Al acercarse los vehículos a sus posiciones definidas sobre el área de plataforma respetan las normas de circulación establecidas por el aeródromo							
1.7 El vehículo se estaciona en las áreas confinadas fuera del sobre de seguridad para colocarse en lo inmediato a la llegada de la aeronave, después de colocarle calzos y los motores de la aeronave se encuentren apagados.							
1.8 Los vehículos transportadores de agua tienen puestos los frenos durante el servicio							
1.9 Los vehículos transportadores de agua usan calzos durante el servicio							
1.16 Se utiliza a personal guía para posicionar el equipo al acercarse a la aeronave y al retirarse al área confinada habiendo finalizado el servicio.							
2. Material y equipo							
2.1 Cuentan con la cantidad mínima de equipo y material para la prestación del servicio							
2.2 El vehículo cuenta con tanques independientes para drenado y lavado							
2.3 El vehículo posee señalización en donde indique su actividad (vehículo de aguas, o cualquier otro indicativo)							
2.4 El vehículo cuenta con drenes, mangueras, tanques y están en buen estado							
2.5 La capacidad de la bomba se encuentra en buen funcionamiento, pudiendo ser regulada la presión para diferentes aeronaves.							
2.6 Las mangueras son flexibles de diferentes diámetros, largos y con los adaptadores de acoplamiento para diferentes tipos de aeronaves.							
2.7 Cuando el servicio de lavado es terminado se instala adecuadamente todos los paneles de acceso quedando asegurados							

21.4 AGA-FORM-083 EMBARQUE DE EQUIPAJE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-083
	ASUNTO:	Embarque de equipaje
	PAGINA:	1 de 2
	FECHA:	17/Noviembre/2017
	REVISION:	00


Operador:	FECHA:
	Día Mes Año

Responsable de la Verificación:

Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.

ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
1. Personal				
1.1 Las áreas alrededor de las puertas de carga son revisadas visualmente para identificar daños antes de que el equipo en tierra se aproxime hacia la aeronave				
1.2 Las puertas de carga de la aeronave son abiertas y aseguradas adecuadamente cuando se inicia el servicio.				
1.3 Los empleados manejan el equipaje con prudencia				
1.4 Los empleados evitan manejar el equipo debajo de las alas y fuselaje de la aeronave				
1.5 El posicionamiento de equipo, no obstruye permanentemente la salida de los vehículos de combustible, en caso de emergencia				
1.6 El personal conoce que la ruta de salida de los vehículos de combustible no deben estar bloqueadas durante su operación.				
1.7 Al acercar los vehículos (fajas de equipaje) a la aeronave, estos son aproximadas mediante el uso de hombres guía.				
1.8 Al conducirse con los vehículos en el área de plataforma, se respetan las velocidades máximas establecidas por el Operador Aeroportuario.				
1.9 Los conductores están autorizados para conducirse en el área de movimiento por parte del Operador Aeroportuario.				
2. Material y equipo				
2.1 Se realiza prueba de frenos al menos tres veces antes de posicionar los vehículos para descarga de equipaje.				
2.2 Los vehículos poseen calzos durante el servicio y son utilizados.				
2.3 La banda transportadora de carga tiene puestos los frenos durante el servicio				
2.4 Se emplea un guía cuando se retira la banda y carros de equipaje				
2.5 Los carros de equipaje remolcan como máximo tres carretas de equipaje, o la cantidad establecida por el Operador Aeroportuario.				
2.6 Cuando no están en uso, o durante operación estática, los vehículos tienen puesto el freno de estacionamiento, la transmisión en parking o neutral y calzas puestas.				
2.7 Los vehículos cuentan con freno de estacionamiento operable				
2.8 La condición de apariencia (limpieza, pintura, carrocería, faros, sistema eléctrico, sistema mecánico) del vehículo es aceptable				
2.9 Existen extinguidores instalados en los vehículos				
2.10 En caso de un servicio simultáneo, la empresa cuenta con equipo, personal y material para la prestación del servicio.				
2.11 La compañía realiza trabajos de mantenimiento a los vehículos				


21.5 AGA-FORM-084 DESEMBARQUE Y ACARREO DE EQUIPAJE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-084							
	ASUNTO:	Desembarque y acarreo de equipaje							
	PAGINA:	1 de 2							
	FECHA:	17/Noviembre/2017							
	REVISION:	00							
Operador:		FECHA:							
		Día		Mes		Año			
Responsable de la Verificación:									
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>									
ELEMENTO REVISADO						SI	NO	N/A	N/R
1. Personal									
1.1 Las áreas de las puertas de carga son revisadas visualmente para identificar daños antes de que el equipo en tierra se aproxime hacia la aeronave.									
1.2 Las puertas de carga de la aeronave son abiertas y aseguradas adecuadamente cuando se inicia el servicio									
1.3 Los empleados se abstienen de caminar, permanecer o sentarse en la banda de la faja de equipaje en movimiento									
1.4 Los empleados manejan el equipaje con prudencia									
1.5 Los empleados evitan manejar el equipo debajo de las alas y fuselajes de la aeronave									
1.6 El personal revisa que esté despejado cuando cierran las puertas de carga y pasajeros de la aeronave									
1.7 Se emplea una guía cuando se retira la banda transportadora de carga de la aeronave									
1.8 Al acercarse los vehículos a sus posiciones definidas sobre el área de plataforma, respetan las velocidades máximas de las vías de circulación									
1.9 Los vehículos tienen puestos los frenos durante el servicio									
1.10 La banda transportadora de carga tiene puestos los frenos durante el servicio.									
1.11 Los vehículos cuentan con freno de estacionamiento operable									
1.12 Se emplea a personal guía cuando se retiran los vehículos									
1.13 Se usa un guía para posicionar el equipo en las áreas confinadas al ser retirado									
1.14 Se toma precaución para dejar caer la polea de freno de las carretas y demás equipo, a manera que esta no colisione con fuerza contra el suelo									
1.15 Cuando están parqueados, todos los vehículos tienen el freno de estacionamiento, la transmisión en parking o neutral y las calzas puestas									
2. Material y equipo									
2.1 Los vehículos podrían interferir con la seguridad de la operación o causar un FOD o derrame									
2.2 La condición de apariencia (limpieza, pintura, carrocería, faros, sistema eléctrico, sistema mecánico) del vehículo es aceptable. (sin ningunos ajustes provisionales)									
2.3 Existen extinguidores instalados en los vehículos									

21.6 AGA-FORM-085 CARGA Y CORREO

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-085					
	ASUNTO:	Carga y correo					
	PAGINA:	1 de 2					
	FECHA:	17/Noviembre/2017					
	REVISION:	00					
Operador:		FECHA:					
		Día		Mes		Año	
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
1. Personal							
1.1 Las áreas alrededor de las puertas de carga son revisadas visualmente para identificar daños antes de que el equipo en tierra se aproxime hacia la aeronave							
1.2 Las puertas de carga de la aeronave son abiertas y aseguradas adecuadamente cuando se inicia el servicio							
1.3 Los empleados se abstienen de caminar, permanecer o sentarse en la banda o loader en movimiento							
1.4 Los empleados manejan la carga con prudencia							
1.5 Los empleados evitan manejar el equipo debajo de las alas y fuselaje de la aeronave							
1.6 El personal revisa que esté despejado cuando cierran las puertas de carga de la aeronave							
1.7 Se emplea personal guía para acercar vehículos a la aeronave							
1.8 Los vehículos tienen puestos los frenos y calzas durante y fuera del servicio							
1.9 Se emplea un guía cuando se retiran los vehículos							
1.10 se usa un guía para posicionar el equipo en las áreas confinadas al ser retirado							
1.11 Los vehículos podrían interferir con la seguridad de la operación, causar FOD o un derrame							
2. Material y equipo							
2.1 Cuenta con la cantidad mínima de equipo y material para la prestación del servicio							
2.2 La condición de apariencia (limpieza, pintura, carrocería, faros, sistema eléctrico, sistema mecánico, etc.) del equipo con que se proporciona el servicio es aceptable							
2.3 Existen extinguidores instalados en los vehículos							
2.4 En caso de un servicio simultaneo, la empresa cuenta con equipo, personal y material para la prestación del servicio							
2.5 La compañía realiza trabajos de mantenimiento al equipo con que proporciona el servicio							
<p>En las observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del manual.</p>							
OBSERVACIONES:							


21.7 AGA-FORM-086 SEÑALEROS

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-086						
	ASUNTO:	Señaleros						
	PAGINA:	1 de 2						
	FECHA:	17/Noviembre/2017						
	REVISION:	00						
Operador:		FECHA:						
		Día		Mes		Año		
Responsable de la Verificación:								
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SI	NO	N/A	N/R
1. Personal								
1.1 El personal está instruido sobre los peligros asociados con las operaciones de movimiento de aeronaves, por ejemplo, la ingestión del motor, el movimiento de rueda de nariz, visibilidad								
1.5 Antes de realizar la operación, se realiza las inspecciones de las condiciones de superficie para determinar si es seguro para llevar a cabo la operación								
1.6 Antes de iniciar el movimiento de la aeronave, se realiza una inspección visual para verificar que todas las puertas de servicio y paneles de la aeronave se encuentran cerradas y aseguradas.								
1.7 Antes de iniciar el movimiento de la aeronave, el personal garantiza que todos los equipos de apoyo en tierra se quitaron y hay suficiente espacio libre.								
1.8 De manera aleatoria, el personal posee conocimiento de las distintas señalizaciones para taxeo de aeronave (solicitar que realice algunas, utilizando la guía anexada a esta forma)								
1.9 Las señales usadas por el señalero son las adecuadas conforme a la RAC 02. (Véase la guía anexada a esta forma)								
1.10 El señalero condujo la aeronave sobre la línea de rodaje hasta el punto de toque sin que el neumático del tren de nariz rebase dicha línea o punto.								
1.11 Existe personal para taxeo de aeronave al frente y a los lados, para el ingreso de una aeronave.								
1.12 Existe personal para acompañar la aeronave a los lados, durante el retro empuje de una aeronave.								
1.13 El personal guía a los lados de la aeronave realiza la señalización establecida y controla que ningún vehículo pase detrás de la aeronave cuando esta esté en retro empuje.								
2. Material y equipo								
2.1 En caso de un servicio simultaneo, la empresa cuenta con personal y con equipo suficiente para brindar servicios de direccionamiento de aeronaves.								
2.2 El personal señalero (frente y a los lados) usa protección auricular y zapatos de seguridad para la operación.								
2.3 El señalero usa lámparas de taxeo luminosas (para la noche) o paletas (para el día) en la operación.								
2.4 El señalero usa lámparas de taxeo luminosas para las operaciones con poca visibilidad.								

21.8 AGA-FORM-087 SUMINISTRO ELÉCTRICO Y AIRE ACONDICIONADO

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-087							
	ASUNTO:	Suministro eléctrico y aire acondicionado							
	PAGINA:	1 de 2							
	FECHA:	17/Noviembre/2017							
	REVISION:	00							
Operador:		FECHA:							
		Día		Mes		Año			
Responsable de la Verificación:									
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>									
ELEMENTO REVISADO						SI	NO	N/A	N/R
1. Personal									
Suministro de energía eléctrica y neumática									
1.1 Se suministra energía eléctrica y neumática									
1.2 El personal operativo cuenta con capacitación para uso del equipo en la aeronave en la que se opera									
1.3 El personal operativo evita manejar el equipo externo debajo de las alas y fuselaje de la aeronave									
1.4 El personal operativo mantiene precaución al circular cerca de las áreas de protección de motores de la aeronave.									
1.5 El personal coloca calzos al equipo durante el servicio.									
1.6 El personal tiene conocimiento sobre qué hacer en caso de emergencia para suspender la energía eléctrica y neumática.									
Suministro de aire pre acondicionado									
1.7 El personal cuenta con capacitación para cada tipo de aeronave que brinda el servicio									
1.8 El personal de la empresa evita manejar el equipo externo debajo de las alas y fuselaje de la aeronave.									
1.9 Al conectar la unidad ésta queda libre de cualquier objeto el cual podría interferir con la seguridad de la operación del equipo o causar un FOD.									
1.10 El personal coloca calzos al equipo durante el servicio									
1.11 El personal está capacitado en caso de emergencia para desconectar el equipo.									
2. Material y equipo									
Suministro de energía eléctrica y neumática									
2.1 El personal utiliza el equipo de protección durante el servicio									
2.2 La unidad está libre de cualquier objeto el cual podría interferir con la seguridad de la operación del equipo o causar un FOD.									
2.2 La condición de apariencia (limpieza, pintura, sistema eléctrico, sistema mecánico, etc.) de la unidad es aceptable.									
2.3 El equipo está protegido para las diferentes condiciones climáticas, de fácil acceso a los controles eléctricos, ventilación adecuada para evitar sobrecalentamiento									

21.9 AGA-FORM-088 SUMINISTRO DE COMIDA

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-088
	ASUNTO:	Suministro de comida
	PAGINA:	1 de 2
	FECHA:	17/Noviembre/2017
	REVISION:	00

Operador:	FECHA:
	Día Mes Año

Responsable de la Verificación:


Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.

ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
1. Personal				
1.1 Los empleados utilizan guantes y el uniforme de la empresa cuando operan la unidad.				
1.2 Los empleados evitan manejar el equipo debajo de las alas y fuselaje de la aeronave				
1.3 El personal está habilitado para conducir en el área de movimiento por parte del operador aeroportuario.				
1.4 El personal utiliza a un guía para la aproximación a la aeronave del vehículo y para el retiro del lugar del mismo.				
1.5 El personal se encuentra capacitado y autorizado por el explotador aéreo para la apertura y clausura de las puertas de la aeronave. Verificar registros también.				
1.6 El personal está capacitado en los diferentes equipos relacionados a la cocina de las aeronaves, la distribución de equipos y compartimentos de cocina dentro de las aeronaves.				
2. Material y equipo				
2.1 Verificar en la empresa los registros de al menos una fumigación al año, por medio de una empresa autorizada para fumigar.				
2.2 Sistema contra incendio apropiado y operativo en la empresa.				
2.3 Los vehículos tienen registro de mantenimiento de acuerdo al plan de mantenimiento de la organización				
2.4 Ningún equipo es enviado a una aeronave en una condición de fuera de servicio.				
2.5 La rampa del vehículo para acceder a la aeronave posee una baranda o una barrera para evitar que el personal pueda caerse.				
2.6 El personal cuenta con el equipo de protección personal (protectores de oídos, zapatos protectores, chaleco reflectivo).				
2.7 La unidad posee estabilizadores en buen estado				
2.8 La condición de apariencia (limpieza, pintura, sistema eléctrico, sistema mecánico, etc.) de la unidad es aceptable.				


En las observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del manual.

OBSERVACIONES:

21.10 AGA-FORM-089 ADMINISTRATIVA

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-089					
	ASUNTO:	Administrativa					
	PAGINA:	1 de 2					
	FECHA:	17/Noviembre/2017					
	REVISION:	00					
Operador:		FECHA:					
		Día		Mes		Año	
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
1. Responsabilidades del operador							
1.1 La empresa cuenta con Contrato de Explotación							
1.2 La empresa cuenta con Certificado de la DGAC							
1.3 Dispone los medios apropiados para mantener informado a su personal sobre aspectos técnicos, deberes y responsabilidades relacionados con los cargos que desempeñen en el ejercicio de las funciones autorizadas en las especificaciones de operación							
1.4 Proporciona a su personal capacitación oportuna para el desarrollo de sus funciones							
1.5 Proporciona a su personal equipos de seguridad necesarios para su seguridad.							
1.6 Cuenta con un programa de prevención de consumo de alcohol y droga (verificar registros de aplicación)							
1.7 Se cuenta con el Manual de operación aprobado por la DGAC disponible como mínimo en, donde se recibe y almacena la carga, donde se brinda atención a los clientes y pasajeros, en las oficinas principales, en las instalaciones de mantenimiento y oficinas operativas.							
1.8 Tiene un acuerdo firmado donde se definen los procedimientos y/o procesos de los servicios que se le brindan a los explotadores aéreos nacionales e internacionales							
1.9 Cuenta el personal con el uniforme que identifica a la empresa							
1.10 Mantiene calibrado los equipos y los implementos que afectan directamente a la operación de la aeronave							
1.11 Capacita a su personal en temas de FOD							
1.12 Toma las medidas adecuadas para proporcionar la seguridad y protección a las personas, equipaje, carga y correo, con la finalidad de que no sean objetos de actos de interferencia ilícita, de acuerdo a la orientación del RAC 17 de la DGAC							
1.13 Posee póliza de seguro y su vigencia							
1.14 Autorización de acceso a la rampa							
1.15 Tramita los pases de acceso con el operador del aeropuerto para sus equipos y personal							
1.16 Conoce el personal el Programa de Seguridad y Emergencia del Operador de Aeropuerto							
2. Notificación en caso de incidentes y accidentes							
2.1 Informa a la DGAC cualquier accidente o incidente que ocurra durante el desarrollo de sus operaciones							
2.2 Cuenta con procedimientos escritos para la notificación a los servicios de emergencia en caso de accidentes							

21.11 AGA-FORM-090 SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

 <p>DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-090
	ASUNTO:	Suministro de combustible
	PAGINA:	1 de 4
	FECHA:	17/Noviembre/2017
	REVISION:	00

Operador:	FECHA:
	Día Mes Año

Responsable de la Verificación:


Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.

ELEMENTO REVISADO	SI	NO	N/A	N/R
1. Condiciones generales				
1.1 Cuenta con la autorización actualizada del Ministerio de Energía y Minas para el almacenamiento, transporte y suministro de combustible				
1.2 Se dispone de los registros del número de lote, cantidad y tanque(s) de recepción, así como los resultados de toda prueba que se haya conducido al combustible				
1.3 El titular del CO solicita un certificado de calidad de refinería y un certificado de análisis correspondiente al lote, que muestre el grado de combustible y confirme que reúne los requisitos de la especificación relevante o el último número de la lista de verificación para requerimientos de calidad para combustible de aviación para sistemas de operación conjunta				
1.4 Se mantiene la documentación con una antigüedad de un año				
1.5 Se cuenta con procedimientos generales para el abastecimiento de combustible a las aeronaves en plataforma escritos en su Manual tomando en cuenta:				
1.5.1 Sin pasajeros				
1.5.2 Con pasajeros a bordo				
1.5.3 Con equipos auxiliares montados sobre la aeronave en operación				
1.5.4 Con equipos auxiliares terrestres en operación				
1.5.5 Sistemas hidrantes – bajo ala				
1.5.6 Camiones abastecedores – bajo ala				
1.5.7 Abastecimiento – sobre ala				
1.5.8 Con motor encendido				
1.6 Cuenta con procedimientos escritos para situaciones especiales como:				
1.6.1 Casos de alerta/amenaza de bomba en la aeronave que está siendo abastecida				
1.6.2 Abastecimiento de aeronaves secuestradas				
1.6.3 Incendio				
1.6.4 Derrame de combustible				
1.7 Cuenta con procedimientos generales para descarga de combustible de aeronaves				
2. Instalaciones y facilidades				
2.1 Las instalaciones cuentan con equipos y sistemas contra incendios apropiados y operativos				
2.2 Las instalaciones cuentan con señalización de seguridad para casos de emergencia y rutas de escape				
3. Pruebas / muestras				

3.1 Se cuenta con un control y procedimientos para verificar la presencia de agua en el combustible de los vehículos abastecedores y/o dispensadores				
3.2 Se cuenta con procedimientos de muestreo para el control de la verificación de la calidad del combustible antes, durante y después de las operaciones de abastecimiento de aeronaves				
3.3 Se cuenta con registros de los resultados de muestras del producto				
3.4 Los procedimientos para el registro de pruebas se encuentran descritos en el Manual				
3.5 Cuentan con procedimientos para notificar a la DGAC las deficiencias encontradas				
3.6 Los envases para las muestras, son recipientes adecuados y aprobados para muestras.				
4. Filtros				
4.1 Cuentan con procedimientos para la evaluación de los filtros de los camiones abastecedores y dispensadores de combustible				
5. Vehículos de abastecimiento				
5.1 Cuentan con un manual de mantenimiento de la flota de vehículos así como un programa de inspección y mantenimiento de los mismos				
5.2 Los vehículos y equipos cuentan con calzas para asegurar su estacionamiento				
5.3 Cuentan con un sistema / equipo para la protección de las tomas de abastecimiento en la superficie de la plataforma				
5.4 Cuentan con un indicador tipo bandera ser ubicado en las tomas de combustible en la plataforma, con la finalidad de mejorar la visibilidad				
5.5 Cuentan con extintores operativos y fácilmente accesibles				
5.6 Si permanece en el vehículo, éste se porta en anclajes abiertos o en potros con amarres de apertura rápida				
5.7 Los vehículos abastecedores cuentan con Beacon o luz intermitente de seguridad para operaciones nocturnas				
5.8 Los vehículos abastecedores y los tanques de combustible cuentan con la identificación de la clase de riesgo del producto transportado o contenido según las Naciones Unidas				
5.9 Se exhiben los rótulos "No Fumar"				
5.10 Los vehículos cuentan con cartillas de verificación diaria que incluya los procedimientos de emergencia.				
6. Desplazamiento de vehículos en la rampa				
6.1 Se tiene conocimiento de los límites de velocidad impuestos				
6.2 Los vehículos se aproximan a las aeronaves luego de que las luces anticollisión han sido apagadas.				
7. Posición / estacionamiento durante el abastecimiento de la aeronave				
7.1 Los vehículos se estacionan moviéndose hacia adelante, de manera que puedan salir libremente sin tener que usar la reversa				
7.2 En caso tengan que usar la reversa para ubicarse, se hace uso de un guía en la parte trasera del vehículo, para dirigir la maniobra de estacionamiento				
7.3 El conductor del vehículo, no sale de la cabina hasta que se hayan puesto los frenos de estacionamiento				
7.4 Se colocan las calzas una vez estacionado				
7.5 Los vehículos con combinaciones de cabina (track) y remolque, se estacionan utilizando la marcha de reversa				
7.6 El vehículo se ubica a una distancia segura y conveniente de los puntos de abastecimiento de la aeronave tomando en cuenta:				
7.6.1 Se ejerce extrema precaución para evitar la posibilidad de colisiones con cualquier parte de la aeronave o de los equipos de servicio en tierra mientras se maniobra hacia y desde la posición de abastecimiento.				
7.6.2 Existe una ruta de salida en una dirección hacia adelante, la cual esta despejada de obstáculos				

7.6.3 Se evita zona de seguridad de tubos de ventilación de la aeronave, salidas de escape u otras áreas peligrosas, a una distancia de tres metros				
7.6.4 Las mangueras de abastecimiento se colocan de forma que se minimice el riesgo de que el equipo de manejo de equipaje u otros vehículos de servicio pasen por encima de ellas y causen daño				
7.6.5 Para la recarga de aeronaves de fuselaje ancho, se toman precauciones para asegurar que los vehículos usados para el abastecimiento por debajo del ala de la aeronave, tengan un perfil suficientemente bajo para este propósito				
7.6.6 Los vehículos, se colocan de manera que se evite la posibilidad de que el ala de la aeronave u otras superficies se asienten sobre el vehículo a medida que se incrementa el peso de la aeronave por la cantidad de combustible.				
8. Conexión a tierra				
8.1 El manual cuenta con procedimientos escritos para realizar la operación de conexiones a tierra durante el abastecimiento de aeronaves				
8.2 La aeronave, el vehículo de abastecimiento e inyectores sobre ala, están ligados eléctricamente durante toda la operación de abastecimiento para asegurar que no haya un diferencial en el potencial eléctrico				
8.3 El proceso de puesta en tierra en el vehículo de abastecimiento y la aeronave, se completa antes de realizar cualquier maniobra				
8.4 La puesta en tierra se mantiene hasta que todas las mangueras se hayan desconectado y se hayan repuesto los tapones del tanque de abastecimiento				
8.5 Se suspende el abastecimiento de combustible si se produce la desconexión en la puesta en tierra.				
9. Personal				
9.1 El personal que efectúa las operaciones de abastecimiento esta:				
9.1.1 Entrenado en la operación del equipo de abastecimiento				
9.1.2 Entrenado en las acciones a tomar en el caso de una emergencia				
9.1.3 Entrenado en los procedimientos de abastecimiento de aeronaves del explotador aéreo				
9.2 Está el personal familiarizado con la ubicación y operación de interruptores de emergencia ubicados en los distintos sectores del aeropuerto				
9.3 El personal de conductores, cuenta por lo menos con los siguientes requisitos				
9.3.1 Licencia de conducir validando la categoría correspondiente a los vehículos a operar, emitida por la autoridad correspondiente				
9.3.2 Aprobación de cursos de conducción sobre plataforma				
9.3.3 Aprobado los cursos de instrucción de la empresa				
9.4 El personal que ingresa a las zonas de seguridad restringida, lleva en forma visible el gafete de identificación otorgado por el aeropuerto para acceso a las zonas de operación				
10. Implementos de protección personal				
10.1 El personal de conductores y operadores, cuenta con los implementos mínimos de protección personal				
10.1.1 Casco				
10.1.2 Protectores para oídos				
10.1.3 Gafas protectoras				
10.1.4 Guantes impermeables				
10.1.5 Trajes no estáticos				
10.1.6 Chaleco reflectivo				
10.1.7 Zapatos con punta de acero				
10.2 Son de uso obligatorio y permanente los implementos de protección personal, mientras se realicen las operaciones de abastecimiento de combustible a las aeronaves.				
10.3 Las linternas, celulares, equipos de comunicación y herramientas a usarse, son a prueba de explosión				

21.12 AGA-FORM-91 OPERADOR DE BASE FIJA (FBO)

 <p>DGAC DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL</p>	CODIGO:	AGA-FORM-091					
	ASUNTO:	Operador de Base Fija (FBO)					
	PAGINA:	1 de 2					
	FECHA:	17/Noviembre/2017					
	REVISION:	00					
Operador:		FECHA:					
		Día		Mes		Año	
Responsable de la Verificación:							
<p>Proceda conforme a lo establecido en el MPIA y basados en lo que establece la Normativa Vigente. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SI) indicara que satisface los requerimientos. (NO) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SI	NO	N/A	N/R
1. Aplicabilidad							
1.1 Servicios que incluye al titular del certificado							
1.1.1 Atención de pasajeros (tráfico)							
1.1.2 Despacho de aeronaves							
1.1.3 Mantenimiento de línea							
1.1.4 Control de operaciones y seguimiento de vuelo							
2. Condiciones generales							
2.1 Se cuenta con el certificado de servicios especializados aeroportuarios							
2.1.1 Se cuenta con personal habilitado y calificado							
2.1.2 Vehículos adecuados							
3. Servicios de atención a pasajeros							
3.1 El servicio de atención al pasajero cuenta con personal capacitado para							
3.1.1 Emisión de boletos, tarjetas de embarque							
3.1.2 Verificación de documentos							
3.1.3 Facturación del equipaje							
3.2 el servicio de atención al pasajero, cuenta con instalaciones / oficinas adecuadas para brindar el servicio							
3.3. El servicio de atención al pasajero, cuenta con manuales de funciones que desempeñan y sus procedimientos							
3.4 El servicio de atención al pasajero, cuenta con procedimientos para el chequeo de pasajeros en el mostrador principal y la sala de embarque de la aerolínea.							
3.5 Se aseguran que las balanzas en el mostrador de pasajeros estén calibradas.							
3.6 Se cuentan con procedimientos para la identificación de equipaje de los pasajeros							
3.7 Se cuenta con un manual donde se detalle todos los procedimientos de operaciones que se realicen en la estación							
3.8 Se cuenta con personal capacitado de acuerdo a la RAC 18							
3.9 Se cuenta con personal capacitado en lo referente a las medidas de seguridad del aeropuerto y del explotador aéreo.							
4. Servicio de despacho de aeronaves							
4.1 Cuenta con personal de despacho de vuelos habilitados por la DGAC con licencias vigentes correspondientes al tipo de aeronaves que sean utilizados por las empresas a quienes se preste servicio							



21.13 AGA-FORM-065

		CODIGO:	AGA-FORM-065					
		ASUNTO:	Reporte de hallazgos y recomendaciones					
		FECHA:	17/Enero/2017					
		REVISIÓN:	00					
		PÁGINAS:	1 DE 2					
Nombre del operador		Adjuntos	SI		NO			
Inspector (indicar si se hizo OJT para un inspector y el nombre del Insp. En OJT)								
Sección A. Información General								
1. Número de seguimiento		2. Número de hallazgos						
3. Área inspeccionada								
4. Nivel de clasificación de hallazgo*	Nivel 1. Alto Nivel 2. Moderado Nivel 3. Leve *Ver clasificaciones en el MPIA capítulo 13							
5. Referencias:								
Sección B. Descripción de los hallazgos								
No.	FECHA	Discrepancia	Ref.	Nivel	Plazo de corrección	Cierre de discrepancias		
						Fecha	Doc.	Insp.



CODIGO:	AGA-FORM-065
ASUNTO:	Reporte de hallazgos y recomendaciones
FECHA:	17/Enero/2017
REVISIÓN:	00
PÁGINAS:	2 DE 2

Sección B. Descripción de los hallazgos

No.	FECHA	Discrepancia	Ref.	Nivel	Plazo de corrección	Cierre de discrepancias		
						Fecha	Doc.	Insp.


Sección C. Comentarios del inspector (Sí es necesario utilice hojas extra)

--	--	--

**FIRMA DEL
INSPECTOR**

**FIRMA DEL INSPECTOR QUE
ACOMPaña**

21.14 AGA-FORM-066 MATRIZ DE CONTROL DE CAPACITACIÓN

		CODIGO:		FECHA	REVISIÓN:												0																							
		ASUNTO:			PÁGINAS:												1																							
NOTA :	Programa de Capacitacion																																							
INICIAL				Jefaruta de AGA								Inspector de Aeródromo				Inspector de Aeródromo				Inspector de Aeródromo				Inspector de Aerodromos																
RECORRENTE																																								
OJT																																								
PROGRAMADOS				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Recurrencia	3 Años	Inspector de Aerodromos																																						
Recurrencia	3 Años	Certificacion de Aerodromos																																						
Recurrencia	2 Años	Sistema de Gestion de la Seguridad Operacional (SMS)																																						
Recurrencia	3 Años	Operación y Mantenimiento de Ayudas Visuales Luminosas																																						
Recurrencia	2 Años	Tecnica de Auditorias																																						
Recurrencia	3 Años	Servicio y extinción de incendios para inspectores de aerodromos																																						
Recurrencia	3 Años	Mantenimiento de pavimentos																																						
Recurrencia	3 Años	control de fauna																																						
Recurrencia	3 Años	Manejo de combustible																																						
Recurrencia	3 Años	Plan de Emergencia en Aeropuertos																																						
		ENTRENAMIENTO EN EL PUESTO DE TRABAJO																																						
		OJT de Inspector de Aerodromos																																						
		OJT Evaluacion de Exenciones y Excepciones																																						
		OJT CNS																																						

22 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS

22.1 CURSOS BÁSICOS

22.1.1 CURSO INICIAL DE INSPECTOR DE AERÓDROMOS

Objetivo

Brindar a los participantes un enfoque teórico e integral acerca de las normas y métodos recomendados sobre planeación, diseño, ejecución y funcionamiento de las edificaciones, servicios, sistemas, ayudas y demás facilidades de aeródromo; una actualización práctica de los procedimientos de inspección, operaciones y mantenimiento; y las herramientas metodológicas básicas de apoyo en el desempeño de las tareas de conducción, evaluación, seguimiento, control y vigilancia en los procesos de certificación de aeródromos y de cumplimiento de obligaciones sobre seguridad operacional.

Resultado esperado

Al finalizar el curso, los participantes estarán familiarizados con la conducción de las tareas, tanto de oficina como de campo, relacionadas con el trabajo de evaluación y verificación, física y documental, de los requisitos involucrados en el proceso de certificación y de los criterios para una efectiva vigilancia de la seguridad en las operaciones aeroportuarias. Los participantes deberán continuar su formación con un curso de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT).

Grupo a ser capacitado

Inspectores de aeródromos de la DGAC.

Duración

Dos (2) semanas

Contenido

El curso está dividido en veintitrés (23) temas de dos módulos, con el siguiente contenido:

1. Módulo 1: Diseño de aeródromos
2. Presentación del tema, Entrega de Documentación e Instrucciones
3. Definiciones Generales
4. Características Físicas
5. Ayudas Visuales-Indicadores y señalización
6. Ayudas Visuales- Luces aeronáuticas
7. Frangibilidad de Equipos
8. Letreros
9. Sistemas Eléctricos
10. Datos de Aeródromos
11. Superficies Limitadoras de Obstáculos (Restricción de Obstáculos)
12. CP Ejercicio Práctico
13. Evaluación
14. Módulo 2: Operación y Vigilancia de Aeródromos
15. Mantenimiento: Tipos de Pavimentos y Deterioros
16. Mantenimiento de Pavimentos
17. Mantenimiento de zonas no pavimentadas
18. Mantenimiento de ayudas visuales
19. Plan de Emergencias, Salvamento y Extinción de Incendios, Mat. Peligrosos
20. Dirección y Operaciones de Plataforma
21. Radio ayudas

22. Medio Ambiente y Peligro de Fauna
23. Evaluación

14. Módulo 3: Inspección y auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional
15. Técnicas de inspección
16. Listas de verificación
17. Procedimiento de vigilancia
18. Análisis de hallazgos

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 “Certificación de Aeropuertos” Auditorias de la Seguridad Operacional 5.2.3,
- Documentos 9157, 9137, 9981, 9859 OACI
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector de Aeródromos de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala.

22.1.2 CURSO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Objetivo

Brindar a los participantes un enfoque teórico-práctico e integral acerca de las normas y métodos recomendados sobre el proceso de certificación de aeródromos de acuerdo con las regulaciones establecidas en la RAC 139 del Estado. Familiarizar a los participantes con los requisitos establecidos en cada una de las fases del proceso de certificación, revisión del Manual de Aeródromo y los casos en que son aceptables estudios aeronáuticos para resolver diferencias.

Resultado esperado

Al finalizar el curso, los participantes estarán familiarizados con la conducción de las tareas, tanto de oficina como de campo, relacionadas con el trabajo de evaluación y verificación, física y documental, de los requisitos involucrados en el proceso de certificación y de los criterios para una efectiva vigilancia de la seguridad en las operaciones aeroportuarias. <

Grupo a ser capacitado

Inspector de aeródromo de la DGAC

Duración

Cinco (5) días.

Módulos

El curso está dividido en un (01) módulo con el siguiente contenido:

1. Módulo 1: Certificación de Aeródromos
2. Entrega de material, Generalidades del curso e Introducción
3. Definiciones Generales
4. Antecedentes Regulatorios y Dificultades comunes
5. Normas Aplicables

6. Documento OACI 9981 PANS-Aeródromos
7. El proceso de Certificación de Aeródromos
8. Manual del Aeródromo: Contenido y Técnicas de Revisión
9. Criterios de aceptación para el otorgamiento de exenciones y excepciones
10. Estructura de un Estudio Aeronáutico
11. Metodología de evaluación de la seguridad operacional
12. Seguimiento de las acciones y medidas de mitigación
13. Caso práctico
10. El Manual del Inspector de Aeródromos
11. Taller Práctico
12. Evaluación

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 "Certificación de Aeropuertos" Auditorias de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157, 9137, 9981 OACI
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez por tres años.

22.1.3 CURSO RECURRENTE DE INSPECTOR DE AERÓDROMOS

Objetivo

Mantener actualizado el proceso de formación de los participantes que cumplen las funciones de inspector de certificación de aeródromos, incluyendo las tareas de verificación y evaluación física y operativa de los aeródromos, aplicando las regulaciones vigentes, la implementación de los SARPS de la OACI y la documentación técnica de guía y orientación, adicionalmente aplicable.

Resultado esperado

Mediante este curso, los inspectores de aeródromos estarán debidamente enterados e ilustrados sobre la promulgación y/o modificación, en el ámbito regional e internacional de nuevas regulaciones, normas y procedimientos para diseño, operaciones, certificación y vigilancia de aeródromos. Serán también abordados e ilustrados los casos de avance, innovación y mejora metodológica, así como de nuevas herramientas tecnológicas, cuya adopción contribuya a optimizar la calidad, la agilidad y el costo de los trabajos de campo y de oficina, cuya ejecución es competencia y responsabilidad del Inspector de Aeródromos.

Grupo a ser capacitado

Inspectores de aeródromos de la DGAC.

Duración

Cinco (5) días

Módulos

El curso está dividido en seis (6) temas, con el siguiente contenido:

Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos	EDICIÓN: 31/01/2018	Página 282 de 293
--	------------------------	-------------------

1. Presentación del Curso, Entrega de Documentación e Instrucciones.
2. Normas de Diseño, Certificación y Operaciones de Aeródromos.
3. Mantenimiento de Instalaciones Aeroportuarias.
4. Peligro de Fauna.
5. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo.
6. Práctica de campo: Inspección del Aeródromo.
7. Tema libre a elección del departamento de capacitación.
8. Evaluación.

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 “Certificación de Aeropuertos” Auditorias de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157, 9137, 9981
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El periodo de validez de este recurrente es de 3 años.

22.1.4 CURSO DE SMS/SSP

Objetivo

Brindar a cada participante orientación adecuada sobre la implementación y el funcionamiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional para aeródromo y el SSP.

Resultado esperado

Al finalizar el curso, los participantes contarán con un conocimiento detallado de las regulaciones en cuanto a sistemas de gestión de la seguridad operacional para aeródromos, su metodología, estructura, formulación, diseño, implantación, funcionamiento y evaluación.

Grupo a ser capacitado

Inspectores de aeródromos

Requisitos

Estar ejerciendo funciones relacionadas con la inspección, certificación o vigilancia de cumplimiento de normas de aeródromos.

Duración

Cinco (5) días, 40 horas lectivas en total

Contenido

El curso consta de diez (10) módulos, de acuerdo con la siguiente distribución y contenido:

- (1) Introducción al curso SMS;
- (2) Conceptos básicos de seguridad;
- (3) Introducción a la gestión de la seguridad operacional;

- (4) Peligros;
- (5) Riesgos;
- (6) Reglamentación del SMS;
- (7) Introducción al SMS;
- (8) Planeamiento del SMS;
- (9) Operación del SMS;
- (10) Implementación en fases del SSP y del SMS

Documentación de referencia

- Documento 9859 tercera edición de la OACI "Manual de Gestión de la Seguridad Operacional".

Validez

Tres (3) años.

22.1.5 CURSO DE ACEPTACIÓN Y VIGILANCIA DEL SMS

Objetivo

Brindar a cada participante orientación adecuada sobre la aceptación del SMS de los operadores.

Resultado esperado

Al finalizar el curso, los participantes contarán con un conocimiento detallado de las actividades a realizar por cada Etapa de implementación de un SMS.

Grupo a ser capacitado

Inspectores de aeródromos

Requisitos

Estar ejerciendo funciones relacionadas con la inspección, certificación o vigilancia de cumplimiento de normas de aeródromos.

Duración

Dos (2) días, 16 horas

Contenido

El curso consta de diez (10) módulos, de acuerdo con la siguiente distribución y contenido:

- (1) Introducción al Anexo 19;
- (2) Marco de trabajo del SMS;
- (3) Enfoque de implementación en etapas;
- (4) Verificación en sitio;
- (5) Resultados de la verificación en sitio;
- (6) Aceptación y vigilancia del SMS del proveedor de servicios.

22.1.6 ENTRENAMIENTO EN EL SITIO DE TRABAJO (OJT)

Objetivo

Que mediante la ejecución de actividades reales o de ejercicios simulados en el puesto de trabajo, el participante aplique y ponga en práctica los conocimientos adquiridos durante el Curso; siendo guiado, asistido o monitoreado por el instructor que designe la Unidad de Capacitación. Este entrenamiento consta de tres niveles: Observar, Participar-Discutir, Ejecutar.

Resultado esperado

Al finalizar el entrenamiento, el participante estará en capacidad de llevar a la práctica los criterios, conceptos y procedimientos abarcados en el ciclo de capacitación recibido de acuerdo con el Manual del Inspector, y que sean aplicables en su actividad cotidiana. Además quedará habilitado para realizar auditorías, inspecciones e informes de vigilancia

Grupo a ser capacitado

Personal de Inspectoría y debe aplicarse en el Curso de Inspector de Aeródromos y el curso de certificación en específico (estudios aeronáuticos).

Requisitos

Tener los Cursos Básicos de Inspectoría.

Duración

Quince días. (15).

Contenido

El curso será orientado y adecuado de acuerdo con las competencias a realizar por los Inspectores del Estado, la Institución y la Dependencia en la que se desempeñe cada participante. Como guía de referencia de los temas que debe abarcar este entrenamiento, se presenta una división tentativa en siete (7) módulos con, el siguiente contenido:

No.	Nombre de Módulo
1	Presentación del Entrenamiento, Entrega de Documentación e Instrucciones
2	Localización, Clasificación, Verificación, Control y Custodia de Documentos
3	Obligaciones y Procedimientos de Notificación, Registros e Información
4	Planes, Programas y Procedimientos de Inspección y Vigilancia:
5	Prácticas Guiadas de Inspección de Instalaciones y Facilidades: Nivel 1
6	Prácticas Guiadas de Inspección de Instalaciones y Facilidades: Nivel 2
7	Prácticas Guiadas de Inspección de Instalaciones y Facilidades: Nivel 3

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector o Investigador de la DGAC.

22.2 CURSOS ESPECIALIZADOS

22.2.1 MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Objetivo

Brindar a los participantes orientación teórica y práctica sobre los conceptos, ejecución, control, metodología y sistemas de organización para las obras de mantenimiento preventivo y correctivo de instalaciones aeroportuarias.

Resultado esperado

Al finalizar el curso, los participantes estarán estrechamente familiarizados con las mejores prácticas de ingeniería para la inspección, evaluación, planeamiento, ejecución y control de calidad en los trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo, ejecutados en las diversas áreas de un aeródromo.

Grupo a ser capacitado

Inspectores de certificación de aeródromos de la DGAC.

Requisitos

Haber aprobado previamente el Curso del Inspector de Aeródromos.

Duración

Cinco (5) días

Contenido

El curso está dividido en seis (6) temas, cuyo contenido es el siguiente:

1. Presentación del Curso, Entrega de Documentación e Instrucciones.
2. Conceptos generales de mantenimiento y sistemas de organización.
3. Mantenimiento de obras civiles y electromecánicas en el área de movimiento.
4. Mantenimiento de obras civiles y arquitectónicas en la zona Terminal.
5. Mantenimiento de más Hidráulicos y Sanitarios en General
6. Sistemas de Control de Calidad en los Trabajos de Mantenimiento.
7. Evaluación

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 "Certificación de Aeropuertos" Auditorias de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157 Manual de Diseño de Aeródromos
- Documento 9137 Manual de Servicios de Aeropuerto
- Documento 9188 Procedimientos de Navegación Aérea-Aeródromos
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector de Aeródromos de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala.

22.2.2 PLAN DE EMERGENCIA

Objetivo

Desarrollar las habilidades y aptitudes necesarias en los inspectores de aeródromos para aplicar adecuadamente los procedimientos al hacer frente a una situación de crisis y evaluación de los planes de emergencias de aeródromo

Resultado esperado

Al término del curso, los participantes deberán estar en capacidad de comprender y manejar los procedimientos básicos asociados con la integración de un equipo de manejo de crisis, el planeamiento y manejo en casos de crisis, los planes de emergencia de aeródromos, las inspecciones y auditorías de dichos planes y la simulación de una situación de crisis.

Grupo a ser capacitado

Inspector de Aeródromo de la DGAC.

Duración

Cuatro (4) días

Módulos

El curso está dividido en seis (06) módulos con el siguiente contenido:

1. Presentación del Curso, Entrega de Documentación e Instrucciones.
2. Componentes del Sistema Aeronáutico / Competencia del Personal
3. Planes de Emergencia en Aeródromos / Planeamiento en Casos de Crisis
4. Integración de un Equipo de Manejo de Crisis
5. Inspecciones y Auditorías
6. Simulación de una Crisis / Ejercicio Práctico
7. Evaluación

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 "Certificación de Aeropuertos" Auditorías de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157 Manual de Diseño de Aeródromos
- Documento 9137 Manual de Servicios de Aeropuerto
- Documento 9188 Procedimientos de Navegación Aérea-Aeródromos
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector de Aeródromo de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala.

22.2.3 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Objetivo

Desarrollar las habilidades y aptitudes necesarias en los inspectores de aeródromos para aplicar adecuadamente los procedimientos para las auditorías e inspecciones al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).

Resultado esperado

Al término del curso, los participantes deberán estar en capacidad de comprender y manejar los procedimientos básicos de auditoría para el SEI, en cuanto a su nivel de protección, equipamiento, agentes extintores, procedimientos de emergencias, capacitación y manejo crisis con materiales peligrosos.

Grupo a ser capacitado

Inspectores de Aeródromos de la DGAC

Requisitos

Haber aprobado previamente el Curso del Inspector de Aeródromos.

Duración

Cinco (5) días,

Contenido

El curso se dividirá en seis (6) partes con el siguiente contenido:

1. Presentación del Curso, Entrega de Documentación e Instrucciones.
2. Nivel de Protección del SEI, comunicaciones y equipamiento
3. Tipos de fuego y agentes extintores.
4. Capacitación del Personal SEI
5. Procedimientos de acción en caso de emergencias
6. Contenido y Verificación de aplicación de los Procedimientos del Manual SEI
7. Modalidades de Inspección y Técnicas de Auditoría al Servicio SEI
8. Práctica de Campo.
9. Evaluación

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 “Certificación de Aeropuertos” Auditorías de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157 Manual de Diseño de Aeródromos
- Documento 9137 Manual de Servicios de Aeropuerto
- Documento 9188 Procedimientos de Navegación Aérea-Aeródromos
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector de Aeródromo de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala.

22.2.4 SISTEMAS ELÉCTRICOS AEROPORTUARIOS

Objetivo

Brindar a los participantes orientación teórica y práctica sobre los conceptos, ejecución, control, metodología de inspección y auditoría de los sistemas eléctricos del lado aire de los aeropuertos y sistemas de organización para las obras de mantenimiento preventivo y correctivo de instalaciones eléctricas aeroportuarias.

Resultado esperado

Al finalizar el curso, los participantes estarán estrechamente familiarizados con las mejores prácticas de ingeniería para la inspección, ejecución, evaluación, planeamiento, ejecución y control de calidad en los trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo, de los sistemas eléctricos de un aeródromo.

Duración

Cinco (5) días

Contenido

El curso está dividido en seis (6) temas, cuyo contenido es el siguiente:

1. Presentación del Curso, Entrega de Documentación e Instrucciones.
2. Introducción a los Sistemas Eléctricos Aeroportuarios
3. Diseño de sistemas eléctricos aeroportuarios.
 - a. Inspección y Prácticas apropiadas de ejecución
 - b. Criterios de Aceptación y Calidad de los sistemas
 - c. Dispositivos de luces, ubicación, características y diseño
 - d. Sistemas de Emergencia y redundancias.
4. Sistemas automatizados.
5. Caso Práctico
6. Evaluación

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 “Certificación de Aeropuertos” Auditorías de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157 Manual de Diseño de Aeródromos
- Documento 9137 Manual de Servicios de Aeropuerto
- Documento 9188 Procedimientos de Navegación Aérea-Aeródromos
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector de Aeródromos de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala.

22.2.5 PELIGRO DE FAUNA

Objetivo

Desarrollar las habilidades y aptitudes necesarias en los inspectores de aeródromos para conocer y aplicar adecuadamente los procedimientos para la elaboración de estudios de fauna y los métodos para la mitigación del riesgo.

Resultado esperado

Al término del curso, los participantes deberán estar en capacidad de comprender y manejar los procedimientos básicos para la elaboración de estudios de fauna silvestre que podrían afectar el entorno aeroportuario y la aplicación de medidas de mitigación del riesgo.

Grupo a ser capacitado

Inspector de Aeródromo de la DGAC

Requisitos

Haber aprobado previamente el Curso del Inspector de Aeródromos.

Duración

Tres (3) días

Contenido

El curso se dividirá en seis (6) partes con el siguiente contenido:

1. Presentación del Curso, Entrega de Documentación e Instrucciones.
2. Historia e Importancia del análisis del peligro
3. Contenido de un estudio de fauna silvestre
4. Procedimientos mitigación del riesgo
5. Sistemas de notificación y procesamiento de datos
6. Importancia del establecimiento de convenios para la restricción de actividades atrayentes. Evaluación

Documentos de referencia

- Anexo 14 Volumen I Aeródromos
- Documentos 9774 "Certificación de Aeropuertos" Auditorias de la Seguridad Operacional 5.2.3, Inciso 5.2.3.4 Parte B. PLAN de Emergencia del Aeródromo 4.3
- Documento 9157 Manual de Diseño de Aeródromos
- Documento 9137 Manual de Servicios de Aeropuerto
- Documento 9188 Procedimientos de Navegación Aérea-Aeródromos
- RAC 14 Volumen I Diseño de Aeródromos
- RAC 139 Certificación y Operación de Aeródromos.

Validez

El curso mantendrá su validez siempre y cuando el funcionario se desempeñe como Inspector de Aeródromo de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala.

23 FORMATO DE INFORME DE RESULTADOS DE AUDITORÍA

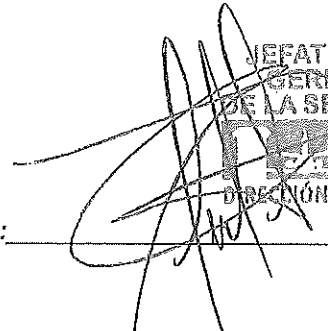
El Informe constará de las siguientes partes:

1. Una portada con un formato similar al adjunto.
2. Un índice
3. Secciones de la 1 en adelante: Cada sección estará compuesta de la siguiente forma:
 - a. Sub sección A: Información General
 - b. Sub sección B: Descripción de los Hallazgos. En esta sección se detallan las no conformidades con su nivel de severidad, se ubican y se adjunta la evidencia fotográfica, en esta sección se debe agregar la forma AGA-FORM-065.
 - c. Subsección C. Sugerencias de resolución al Auditado. Se debe ser cuidadoso al escribir esta sección ya que la formulación de la propuesta de resolución es competencia y responsabilidad exclusiva del Operador.
 - d. Sección de firmas del informe.

A continuación un ejemplo de la caratula del informe.

<h1 style="margin: 0;">INFORME DE INSPECCIÓN/AUDITORIA</h1> <p style="margin: 10px 0;">##-Año</p> <p style="margin: 10px 0;">Aeródromo:</p> <p style="margin: 10px 0;">XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p style="margin: 10px 0;">XXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p style="margin: 10px 0;">AGA</p> <p style="margin: 10px 0;">Elaborado por:</p> <p style="margin: 10px 0;">XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p style="margin: 10px 0;">Fecha mm/yy</p>

24 APROBACIÓN

Aprobado Por:	
Nombre: Carlos A. Riveiro González	 JEFATURA DE AERÓDROMOS GERENCIA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
Nombre del Puesto: Jefatura de Aeródromos	
Firma y Sello: _____	

Nombre: Sergio Andrée Oliva

Nombre del Puesto: Inspector de Aeródromos

Nombre: Carlos Alfredo Porta

Nombre del Puesto: Asistente Administrativo (UP)

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Última Actualización
Actualícese Anualmente
Enero 2018