

Dirección General de Aviación Civil



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos MPIA

Edición y Revisión Original

Noviembre/2020

CONTROL DE FIRMAS HOJA DE APROBACIÓN

Elaborado por:	Noviembre 2020 <hr/> Fecha Sr. Luis Torres Núñez <hr/> Supervisión de Aeródromos	<hr/> Firma
Revisado por:	Sr. Luis Torres Núñez <hr/> Supervisión de Aeródromos Arq. Maricruz Esquivel <hr/> Inspector AGA	<hr/> Firma <hr/> Firma
Aprobado por:	27 de noviembre 2020 <hr/> Fecha Sr. Álvaro Vargas Segura <hr/> Director General de Aviación Civil	<hr/> Firma

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 afectada por el mismo.

Esta tercera edición será el reemplazo completo del MPIA edición 2 por haberse revisado por completo.

PREÁMBULO

La primera edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIA) fue emitida en junio del 2004 y fue desarrollada con base al Anexo 14 Parte I y otros documentos de OACI.

La Edición 02 de este Manual, de fecha 02 de junio de 2015, acorde con las recomendaciones del Doc. 9774 de la OACI, y contiene los procedimientos necesarios para la implementación de los requisitos establecidos en la RAC-139, segunda edición. Como parte de la revisión 01, se decidió cambiarle el nombre al Manual por “Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos” (MPIA), para distinguirlo y evitar así cualquier confusión con cualquier otra guía de la DGAC.

La presente edición 3 con fecha de noviembre del 2020 se encuentra en acorde con las recomendaciones del Doc. 9774 de la OACI “Manual de Certificación de Aeródromos” y del Doc. 9981 Procedimientos para los servicios de Navegación aérea Aeródromos en su última Edición “PANS - Aeródromos” con materia para la aplicación adecuada y armonizada de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos operacionales para Aeródromos establecidos en la RAC 14 Diseño y Construcción de Aeródromos Volumen I, La RAC 139 donde se establecen los requerimientos de Certificación de Aeródromos, para los Aeródromos ubicados en el estado de Costa Rica.

El MPIA consta de 10 Capítulos, empezando por el Capítulo 1 y consecutivamente hasta el Capítulo 19. El capítulo 1 está dedicado a la Introducción, Propósito, Responsabilidad, Objetivos Procedimientos para las Actualizaciones y Definiciones. El capítulo 2 está dedicado a la Certificación y Vigilancia de Aeródromos, Generalidades, Competencias y Alcances de AGA y Deberes y Responsabilidades del Inspector AGA. El Capítulo 3 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 4 está dedicado a la Interpretación y Orientación sobre algunas secciones de la RAC-139. El Capítulo 5 a 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 6, está dedicado a Capacitación y Credenciales del Inspector. El Capítulo 7 se refiere a las responsabilidades y procedimientos para la investigación de accidentes en el aeródromo. El Capítulo 8 trata sobre la Participación en Actividades Relacionadas con la Seguridad, y finalmente el Capítulo 9 contempla lo relacionado las Formas utilizadas en los Procesos de Certificación y Vigilancia de Aeródromos y en el Capítulo X se encuentran formatos de solicitud de enmienda al MPIA y un formato de ejemplo de reporte de hallazgos.

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
Portada	03	10 nov 2020
CF-1	03	10 nov 2020
SEE-1	03	10 nov 2020
REE-1	03	10 nov 2020
PRE-1	03	10 nov 2020
PRE-2	03	10 nov 2020
LPE-1	03	10 nov 2020
LPE-2	03	10 nov 2020
LPE-3	03	10 nov 2020
LPE-4	03	10 nov 2020
LPE-5	03	10 nov 2020
LPE-6	03	10 nov 2020
TC-1	03	10 nov 2020
TC-2	03	10 nov 2020
TC-3	03	10 nov 2020
TC-4	03	10 nov 2020
TC-5	03	10 nov 2020
TC-6	03	10 nov 2020
TC-7	03	10 nov 2020
TC-8	03	10 nov 2020
TC-9	03	10 nov 2020
TC-10	03	10 nov 2020
TC-11	03	10 nov 2020
TC-12	03	10 nov 2020
PRO-1	03	10 nov 2020
CAPÍTULO I		
C I-1	03	10 nov 2020
C I-2	03	10 nov 2020
C I-3	03	10 nov 2020
C I-4	03	10 nov 2020
C I-5	03	10 nov 2020
CAPÍTULO II		
C II-1	03	10 nov 2020
C II-2	03	10 nov 2020
C II-3	03	10 nov 2020
C II-4	03	10 nov 2020
C II-5	03	10 nov 2020
C II-6	03	10 nov 2020
C II-7	03	10 nov 2020
C II-8	03	10 nov 2020
CAPÍTULO III		
C III- 1	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
C III- 2	03	10 nov 2020
C III- 3	03	10 nov 2020
C III- 4	03	10 nov 2020
C III- 5	03	10 nov 2020
C III- 6	03	10 nov 2020
C III- 7	03	10 nov 2020
C III- 8	03	10 nov 2020
C III- 9	03	10 nov 2020
C III- 10	03	10 nov 2020
C III- 11	03	10 nov 2020
C III- 12	03	10 nov 2020
C III- 13	03	10 nov 2020
C III- 14	03	10 nov 2020
C III- 15	03	10 nov 2020
C III- 16	03	10 nov 2020
C III- 17	03	10 nov 2020
C III- 18	03	10 nov 2020
C III- 19	03	10 nov 2020
C III- 20	03	10 nov 2020
C III- 21	03	10 nov 2020
C III- 22	03	10 nov 2020
C III- 23	03	10 nov 2020
C III-24	03	10 nov 2020
C III-25	03	10 nov 2020
C III- 26	03	10 nov 2020
C III- 27	03	10 nov 2020
C III- 28	03	10 nov 2020
C III- 29	03	10 nov 2020
C III- 30	03	10 nov 2020
CAPÍTULO IV		
C IV- 1	03	10 nov 2020
C IV- 2	03	10 nov 2020
C IV- 3	03	10 nov 2020
C IV- 4	03	10 nov 2020
C IV- 5	03	10 nov 2020
C IV- 6	03	10 nov 2020
C IV- 7	03	10 nov 2020
C IV- 8	03	10 nov 2020
C IV- 9	03	10 nov 2020
C IV- 10	03	10 nov 2020
C IV- 11	03	10 nov 2020
C IV- 12	03	28 Ene.2020
C IV- 13	03	28 Ene.2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
C IV- 14	03	28 Ene.2020
C IV- 15	03	28 Ene.2020
C IV- 16	03	28 Ene.2020
C IV- 17	03	28 Ene.2020
C IV- 18	03	28 Ene.2020
C IV- 19	03	28 Ene.2020
C IV- 20	03	28 Ene.2020
C IV- 21	03	28 Ene.2020
C IV- 22	03	28 Ene.2020
C IV- 23	03	28 Ene.2020
C IV- 24	03	28 Ene.2020
C IV- 25	03	28 Ene.2020
C IV- 26	03	28 Ene.2020
C IV- 27	03	28 Ene.2020
C IV- 28	03	28 Ene.2020
C IV- 29	03	28 Ene.2020
C IV- 30	03	28 Ene.2020
C IV- 31	03	28 Ene.2020
C IV- 32	03	28 Ene.2020
C IV- 33	03	28 Ene.2020
CAPÍTULO V		
C V- 1	03	28 Ene.2020
C V- 2	03	28 Ene.2020
C V- 3	03	28 Ene.2020
C V- 4	03	28 Ene.2020
C V- 5	03	28 Ene.2020
C V- 6	03	28 Ene.2020
C V- 7	03	28 Ene.2020
C V- 8	03	28 Ene.2020
C V- 9	03	28 Ene.2020
C V- 10	03	28 Ene.2020
C V- 11	03	28 Ene.2020
C V- 12	03	28 Ene.2020
C V- 13	03	28 Ene.2020
C V- 14	03	28 Ene.2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
CAPÍTULO VI		
C VI-1	03	28 Ene.2020
C VI- 2	03	10 nov 2020
CAPÍTULO VII		
C VII- 1	03	10 nov 2020
C VII- 2	03	10 nov 2020
C VII- 3	03	10 nov 2020
C VII- 4	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
CAPÍTULO VIII		
C VIII- 1	03	10 nov 2020
C VIII- 2	03	10 nov 2020
C VIII- 3	03	10 nov 2020
C VIII- 4	03	10 nov 2020
CAPÍTULO IX		
FORMATOS GENERALES		
Programa de Eventos		
IX-A-1	03	10 nov 2020
IX-A- 2	03	10 nov 2020
IX-A- 3	03	10 nov 2020
IX-A- 4	03	10 nov 2020
IX-A- 5	03	10 nov 2020
IX-A- 6	03	10 nov 2020
IX-A- 7	03	10 nov 2020
FORMATOS GENERALES		
Protocolo de Certificación		
IX-B- 1	03	10 nov 2020
IX-B- 2	03	10 nov 2020
IX-B- 3	03	10 nov 2020
IX-B- 4	03	10 nov 2020
IX-B- 5	03	10 nov 2020
IX-B- 6	03	10 nov 2020
IX-B- 7	03	10 nov 2020
IX-B- 8	03	10 nov 2020
IX-B- 9	03	10 nov 2020
IX-B- 10	03	10 nov 2020
IX-B- 11	03	10 nov 2020
IX-B- 12	03	10 nov 2020
IX-B- 13	03	10 nov 2020
LISTAS DE VERIFICACIÓN DE		
CERTIFICACIÓN		
IX-LVC- 1	03	10 nov 2020
FASE 1 PRE SOLICITUD		
IX-CF1- 1	03	10 nov 2020
IX-CF1- 2	03	10 nov 2020
IX-CF1- 3	03	10 nov 2020
IX-CF1- 4	03	10 nov 2020
IX-CF1- 5	03	10 nov 2020
IX-CF1- 6	03	10 nov 2020
IX-CF1- 7	03	10 nov 2020
IX-CF1- 8	03	10 nov 2020
IX-CF1- 9	03	10 nov 2020
IX-CF1- 10	03	10 nov 2020
IX-CF1- 11	03	10 nov 2020
IX-CF1- 12	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
FASE II SOLICITUD FORMAL		
IX-CF2- 1	03	10 nov 2020
IX-CF2- 2	03	10 nov 2020
IX-CF2- 3	03	10 nov 2020
FASE III REVISION DOCUMENTAL		
IX-CF3- 1	03	10 nov 2020
IX-CF3-2	03	10 nov 2020
IX-CF3-3	03	10 nov 2020
IX-CF3-4	03	10 nov 2020
IX-CF3-5	03	10 nov 2020
IX-CF3-6	03	10 nov 2020
IX-CF3-7	03	10 nov 2020
IX-CF3-8	03	10 nov 2020
IX-CF3-9	03	10 nov 2020
IX-CF3-10	03	10 nov 2020
IX-CF3-11	03	10 nov 2020
IX-CF3-12	03	10 nov 2020
IX-CF3-13	03	10 nov 2020
IX-CF3-14	03	10 nov 2020
IX-CF3-15	03	10 nov 2020
IX-CF3-16	03	10 nov 2020
IX-CF3-17	03	10 nov 2020
IX-CF3-18	03	10 nov 2020
IX-CF3-19	03	10 nov 2020
IX-CF3-20	03	10 nov 2020
IX-CF3-21	03	10 nov 2020
IX-CF3-22	03	10 nov 2020
IX-CF3-23	03	10 nov 2020
IX-CF3-24	03	10 nov 2020
IX-CF3-25	03	10 nov 2020
IX-CF3-26	03	10 nov 2020
IX-CF3-27	03	10 nov 2020
IX-CF3-28	03	10 nov 2020
IX-CF3-29	03	10 nov 2020
IX-CF3-30	03	10 nov 2020
IX-CF3-31	03	10 nov 2020
IX-CF3- 32	03	10 nov 2020
IX-CF3- 33	03	10 nov 2020
IX-CF3- 34	03	10 nov 2020
IX-CF3- 35	03	10 nov 2020
IX-CF3- 36	03	10 nov 2020
IX-CF3- 37	03	10 nov 2020
IX-CF3- 38	03	10 nov 2020
IX-CF3- 39	03	10 nov 2020
IX-CF3- 40	03	10 nov 2020
IX-CF3- 41	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
IX-CF3- 42	03	10 nov 2020
IX-CF3- 43	03	10 nov 2020
IX-CF3- 44	03	10 nov 2020
IX-CF3- 45	03	10 nov 2020
IX-CF3- 46	03	10 nov 2020
IX-CF3- 47	03	10 nov 2020
IX-CF3- 48	03	10 nov 2020
IX-CF3- 49	03	10 nov 2020
IX-CF3- 50	03	10 nov 2020
IX-CF3- 51	03	10 nov 2020
IX-CF3- 52	03	10 nov 2020
IX-CF3- 53	03	10 nov 2020
IX-CF3- 54	03	10 nov 2020
IX-CF3- 55	03	10 nov 2020
IX-CF3- 56	03	10 nov 2020
IX-CF3- 57	03	10 nov 2020
IX-CF3- 58	03	10 nov 2020
IX-CF3- 59	03	10 nov 2020
IX-CF3- 60	03	10 nov 2020
IX-CF3- 61	03	10 nov 2020
IX-CF3- 62	03	10 nov 2020
FASE 4 VERIFICACION EN SITIO Y VIGILANCIA		
IX-CF4-1	03	10 nov 2020
IX-CF4-2	03	10 nov 2020
IX-CF4-3	03	10 nov 2020
IX-CF4-4	03	10 nov 2020
IX-CF4-5	03	10 nov 2020
IX-CF4-6	03	10 nov 2020
IX-CF4-7	03	10 nov 2020
IX-CF4-8	03	10 nov 2020
IX-CF4-9	03	10 nov 2020
IX-CF4-10	03	10 nov 2020
IX-CF4-11	03	10 nov 2020
IX-CF4-12	03	10 nov 2020
IX-CF4-13	03	10 nov 2020
IX-CF4-14	03	10 nov 2020
IX-CF4-15	03	10 nov 2020
IX-CF4-16	03	10 nov 2020
IX-CF4-17	03	10 nov 2020
IX-CF4-18	03	10 nov 2020
IX-CF4-19	03	10 nov 2020
IX-CF4-20	03	10 nov 2020
IX-CF4-21	03	10 nov 2020
IX-CF4-22	03	10 nov 2020
IX-CF4-23	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
IX-CF4-24	03	10 nov 2020
IX-CF4-25	03	10 nov 2020
IX-CF4-26	03	10 nov 2020
IX-CF4-27	03	10 nov 2020
IX-CF4-28	03	10 nov 2020
IX-CF4-29	03	10 nov 2020
IX-CF4-30	03	10 nov 2020
IX-CF4-31	03	10 nov 2020
IX-CF4-32	03	10 nov 2020
IX-CF4-33	03	10 nov 2020
IX-CF4-34	03	10 nov 2020
IX-CF4-35	03	10 nov 2020
IX-CF4-36	03	10 nov 2020
IX-CF4-37	03	10 nov 2020
IX-CF4-38	03	10 nov 2020
IX-CF4-39	03	10 nov 2020
IX-CF4-40	03	10 nov 2020
IX-CF4-41	03	10 nov 2020
IX-CF4-42	03	10 nov 2020
IX-CF4-43	03	10 nov 2020
IX-CF4-44	03	10 nov 2020
IX-CF4-45	03	10 nov 2020
IX-CF4-46	03	10 nov 2020
IX-CF4-47	03	10 nov 2020
IX-CF4-48	03	10 nov 2020
IX-CF4-49	03	10 nov 2020
IX-CF4-50	03	10 nov 2020
IX-CF4-51	03	10 nov 2020
IX-CF4-52	03	10 nov 2020
IX-CF4-53	03	10 nov 2020
IX-CF4-54	03	10 nov 2020
IX-CF4-55	03	10 nov 2020
IX-CF4-56	03	10 nov 2020
IX-CF4-57	03	10 nov 2020
IX-CF4-58	03	10 nov 2020
IX-CF4-59	03	10 nov 2020
IX-CF4-60	03	10 nov 2020
IX-CF4-61	03	10 nov 2020
IX-CF4-62	03	10 nov 2020
IX-CF4-63	03	10 nov 2020
IX-CF4-64	03	10 nov 2020
IX-CF4-65	03	10 nov 2020
IX-CF4-66	03	10 nov 2020
IX-CF4-67	03	10 nov 2020
IX-CF4-68	03	10 nov 2020
IX-CF4-69	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
IX-CF4-70	03	10 nov 2020
IX-CF4-71	03	10 nov 2020
IX-CF4-72	03	10 nov 2020
IX-CF4-73	03	10 nov 2020
IX-CF4-74	03	10 nov 2020
IX-CF4-75	03	10 nov 2020
IX-CF4-76	03	10 nov 2020
IX-CF4-77	03	10 nov 2020
IX-CF4-78	03	10 nov 2020
IX-CF4-79	03	10 nov 2020
IX-CF4-80	03	10 nov 2020
IX-CF4-81	03	10 nov 2020
IX-CF4-82	03	10 nov 2020
IX-CF4-83	03	10 nov 2020
IX-CF4-84	03	10 nov 2020
IX-CF4-85	03	10 nov 2020
IX-CF4-86	03	10 nov 2020
IX-CF4-87	03	10 nov 2020
IX-CF4-88	03	10 nov 2020
IX-CF4-89	03	10 nov 2020
IX-CF4-90	03	10 nov 2020
IX-CF4-91	03	10 nov 2020
IX-CF4-92	03	10 nov 2020
IX-CF4-93	03	10 nov 2020
IX-CF4-94	03	10 nov 2020
IX-CF4-95	03	10 nov 2020
IX-CF4-96	03	10 nov 2020
IX-CF4-97	03	10 nov 2020
IX-CF4-98	03	10 nov 2020
IX-CF4-99	03	10 nov 2020
IX-CF4-100	03	10 nov 2020
IX-CF4-101	03	10 nov 2020
IX-CF4-102	03	10 nov 2020
IX-CF4-103	03	10 nov 2020
IX-CF4-104	03	10 nov 2020
IX-CF4-105	03	10 nov 2020
IX-CF4-106	03	10 nov 2020
IX-CF4-107	03	10 nov 2020
IX-CF4-108	03	10 nov 2020
IX-CF4-109	03	10 nov 2020
IX-CF4-110	03	10 nov 2020
IX-CF4-111	03	10 nov 2020
IX-CF4-112	03	10 nov 2020
IX-CF4-113	03	10 nov 2020
IX-CF4-114	03	10 nov 2020
IX-CF4-115	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
IX-CF4-116	03	10 nov 2020
IX-CF4-117	03	10 nov 2020
IX-CF4-118	03	10 nov 2020
IX-CF4-119	03	10 nov 2020
IX-CF4-120	03	10 nov 2020
IX-CF4-121	03	10 nov 2020
IX-CF4-122	03	10 nov 2020
IX-CF4-123	03	10 nov 2020
IX-CF4-124	03	10 nov 2020
IX-CF4-125	03	10 nov 2020
IX-CF4-126	03	10 nov 2020
IX-CF4-127	03	10 nov 2020
IX-CF4-128	03	10 nov 2020
IX-CF4-129	03	10 nov 2020
IX-CF4-130	03	10 nov 2020
IX-CF4-131	03	10 nov 2020
IX-CF4-132	03	10 nov 2020
IX-CF4-133	03	10 nov 2020
IX-CF4-134	03	10 nov 2020
IX-CF4-135	03	10 nov 2020
IX-CF4-136	03	10 nov 2020
IX-CF4-137	03	10 nov 2020
IX-CF4-138	03	10 nov 2020
IX-CF4-139	03	10 nov 2020
IX-CF4-140	03	10 nov 2020
IX-CF4-141	03	10 nov 2020
IX-CF4-142	03	10 nov 2020
IX-CF4-143	03	10 nov 2020
IX-CF4-144	03	10 nov 2020
IX-CF4-145	03	10 nov 2020
IX-CF4-146	03	10 nov 2020
IX-CF4-147	03	10 nov 2020
IX-CF4-148	03	10 nov 2020
IX-CF4-149	03	10 nov 2020
IX-CF4-150	03	10 nov 2020
IX-CF4-151	03	10 nov 2020
IX-CF4-152	03	10 nov 2020
IX-CF4-153	03	10 nov 2020
IX-CF4-154	03	10 nov 2020
IX-CF4-155	03	10 nov 2020
IX-CF4-156	03	10 nov 2020
IX-CF4-156	03	10 nov 2020
IX-CF4-158	03	10 nov 2020
IX-CF4-159	03	10 nov 2020
IX-CF4-160	03	10 nov 2020
IX-CF4-161	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
IX-CF4-162	03	10 nov 2020
IX-CF4-163	03	10 nov 2020
IX-CF4-164	03	10 nov 2020
IX-CF4-165	03	10 nov 2020
IX-CF4-166	03	10 nov 2020
IX-CF4-167	03	10 nov 2020
IX-CF4-168	03	10 nov 2020
IX-CF4-169	03	10 nov 2020
IX-CF4-170	03	10 nov 2020
IX-CF4-171	03	10 nov 2020
IX-CF4-172	03	10 nov 2020
IX-CF4-173	03	10 nov 2020
IX-CF4-174	03	10 nov 2020
IX-CF4-175	03	10 nov 2020
IX-CF4-176	03	10 nov 2020
IX-CF4-177	03	10 nov 2020
IX-CF4-178	03	10 nov 2020
IX-CF4-179	03	10 nov 2020
IX-CF4-180	03	10 nov 2020
IX-CF4-181	03	10 nov 2020
IX-CF4-182	03	10 nov 2020
IX-CF4-183	03	10 nov 2020
IX-CF4-184	03	10 nov 2020
IX-CF4-185	03	10 nov 2020
IX-CF4-186	03	10 nov 2020
IX-CF4-187	03	10 nov 2020
IX-CF4-188	03	10 nov 2020
IX-CF4-189	03	10 nov 2020
IX-CF4-190	03	10 nov 2020
IX-CF4-191	03	10 nov 2020
IX-CF4-192	03	10 nov 2020
IX-CF4-193	03	10 nov 2020
IX-CF4-194	03	10 nov 2020
IX-CF4-195	03	10 nov 2020
IX-CF4-196	03	10 nov 2020
IX-CF4-197	03	10 nov 2020
IX-CF4-198	03	10 nov 2020
IX-CF4-199	03	10 nov 2020
IX-CF4-200	03	10 nov 2020
IX-CF4-201	03	10 nov 2020
IX-CF4-202	03	10 nov 2020
IX-CF4-203	03	10 nov 2020
IX-CF4-204	03	10 nov 2020
CAPÍTULO X APÉNDICES		
APÉNDICE 1		
X-AP-1	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
X-AP1-1	03	10 nov 2020
X-AP1-2	03	10 nov 2020
X-AP1-3	03	10 nov 2020
X-AP1-4	03	10 nov 2020
X-AP1-5	03	10 nov 2020
X-AP1-6	03	10 nov 2020
X-AP1-7	03	10 nov 2020
X-AP1-8	03	10 nov 2020

Nº DE PÁGINA	EDICIÓN / REVISIÓN	FECHA
X-AP1-9	03	10 nov 2020
APÉNDICE 2		
X-AP2-1	03	10 nov 2020
X-AP2-2	03	10 nov 2020
X-AP2-3	03	10 nov 2020
X-AP2-4	03	10 nov 2020
X-AP2-5	03	10 nov 2020
X-AP2-6	03	10 nov 2020

Tabla de contenido

CONTROL DE FIRMAS HOJA DE APROBACIÓN	2
SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDAS	3
REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS	4
PREÁMBULO	1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	1
Tabla de contenido	1
Prólogo	1
A. Propósito	1
B. Distribución	1
CAPÍTULO I	1
INTRODUCCIÓN	1
1.1 Propósito	1
1.2 Responsabilidad.	1
1.3 Objetivos	1
1.4 Procedimientos para las actualizaciones	1
1.5 SIGNIFICADO DE LAS PALABRAS	1
1.6 Administración del Manual	2
1.6.1 El propósito de este capítulo es proveer guía en:	2
1.6.2 El presente Manual (MPIA) de uso obligatorio para los inspectores de aeródromo	2
1.6.3 Disponibilidad de este manual.....	2
1.6.4 Cumplimiento de este manual	2
1.6.5 Resguardo del manual.....	3
1.6.6 Revisión de este manual	3
1.6.7 Distribución e inserción de revisiones	3
1.6.7.1 Notificación de revisiones	3
1.6.8 Páginas Efectivas [PE]	3
1.6.9 Identificar revisiones	4
1.6.9.1 Página de resumen	4
1.6.10 Número de revisión y fecha	4
1.6.11 Eliminación de copias o páginas no oficiales	4
1.6.12 Responsabilidades de revisión.....	4
CAPITULO II	5
CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS	5
2.1 Generalidades	5
2.2 Competencias y Alcances de AGA	5
Entidades Auditoras.....	5
2.3 Funciones organizativas de la Unidad de Supervisión de Aeródromos	6
2.4 Responsabilidades Principales de AGA	7

2.4.1	En cuanto a la Certificación de Aeródromos se tienen las siguientes tareas y responsabilidades:	7
2.4.2	Tareas y Responsabilidades de notificación al AIS y otras organizaciones:	7
2.4.3	Tareas y responsabilidades de inspecciones o auditorías de la seguridad operacional (Vigilancia).....	8
2.4.4	Tareas y responsabilidades en cuanto a las normas y procedimientos de aeródromos.....	8
2.4.5	Otras funciones de seguridad operacional.	9
2.4.6	Biblioteca Técnica	9
2.5	Registro.....	10
2.6	Deberes y Responsabilidades del Inspector de Aeródromos.....	10
CAPITULO III.....		1
Certificación de Aeródromos bajo la RAC 139		1
3.1	Generalidades	1
3.2	Proceso de Certificación de Aeródromos (PCA)	1
3.3	Fase I - Pre solicitud y Evaluación Preliminar.....	2
3.3.1	Generalidades.....	2
3.3.2	Fórmula DGAC-AGA-1010-Solicitud de Certificado de Aeródromos.	2
3.3.3	Asignación del Equipo de Certificación.....	2
3.3.4	Responsabilidades del CPC y del Equipo de Certificación.....	3
3.3.5	Reunión de Pre solicitud	3
3.3.6	Visita al sitio del emplazamiento del Aeródromo.....	4
3.3.7	Instrucciones para la Solicitud Formal.	4
3.3.8	Conclusión de la Reunión de Pre solicitud	6
3.3.9	Cancelación del Proceso de Pre solicitud	7
3.4	Fase II - Solicitud Formal	7
3.4.1	Recepción de la Solicitud Formal	7
3.4.2	Revisión Inicial de la Solicitud Formal.....	9
3.4.3	Programa de Eventos Presentado.....	9
3.4.4	Manual de Operaciones de Aeródromo	10
3.4.5	Plan de Entrenamiento Inicial.....	11
3.4.6	Hojas de Vida del Personal Gerencial.....	11
3.4.7	Documentos de compra, contratos y cartas de intención.	11
3.4.8	Reunión de Solicitud Formal.....	12
3.4.9	Determinación final sobre la aceptabilidad de la Solicitud Formal.....	13
3.4.10	Rechazo de la Solicitud Formal	13
3.4.11	Aceptación de la Solicitud Formal.....	14
3.5	Fase III - Evaluación Documental.....	14
3.5.1	Aspectos Generales.....	14
3.5.2	Planificación de la Fase de Evaluación Documental	14
3.5.3	Revisión de Documentos	15
3.5.4	Determinación final sobre la aceptabilidad del Manual de Aeródromo	15
3.5.5	Rechazo de la documentación	16
3.5.6	Aceptación de la documentación	16
3.6	Fase IV: Demostración e Inspección.....	16
3.6.1	Aspectos Generales.....	16

3.6.2	Observación y Evaluación.....	16
3.6.3	Verificaciones del SMS.....	19
3.7	Fase V : Emisión del Certificado.....	20
3.7.1	Generalidades.....	20
3.7.2	Preparación de la Certificación	20
3.7.3	Informe de Certificación	20
3.8	Período de Validez del Certificado de aeródromo	21
3.9	Renovación del Certificado de aeródromo	21
3.9.1	Validez del CA.	21
3.9.2	Vigencia del CA	21
3.9.3	Renovación del CA.....	22
CAPITULO IV.....		1
Interpretación y Orientación sobre algunas Secciones del RAC 139.....		1
4.1	General.....	1
4.1.1	Abreviaciones y Definiciones RAC 139.005	1
4.1.2	Limitaciones y condiciones del certificado de aeródromo (RAC139.105).....	1
4.2	EXENCIONES Y EXCEPCIONES.....	1
4.2.1	Procedimientos para las excepciones y exenciones	1
4.2.2	Políticas.....	2
4.2.3	Solicitudes de exenciones y excepciones.....	2
4.2.4	Necesidades de exenciones o excepciones:	2
4.2.4.1	Excepciones.....	3
4.2.4.2	Exenciones.....	4
4.2.5	Revisión de las solicitudes de excepciones, exenciones	5
4.2.5.1	Revisión Inicial de Cumplimiento.....	5
4.2.6	La solicitud no cumple con los requisitos.....	5
4.2.7	La solicitud cumple con los requisitos	5
4.2.8	Análisis de la solicitud	5
4.2.9	Otorgar o negar una solicitud para una exención	6
4.2.9.1	DECISIÓN DE OTORGAR	6
4.2.9.2	DECISIÓN DE NEGAR.....	6
4.2.9.3	Contenido del oficio de aceptación de exención	6
4.3	Formularios de solicitud de exención/excepción	7
4.4	Análisis de Exención o Excepción	7
4.5	Seguimiento.....	7
4.6	Requerimientos sobre el Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA/MA)(Sub parte C RAC 139).....	7
4.7	Enmienda al MOA 139.207	8
4.8	Personal 139.303.....	8
4.9	Áreas Pavimentadas 139.305.....	9
4.10	Áreas sin Pavimentar 139.307	10
4.11	Franjas de pista 139.309	10
4.12	Ayudas visuales 139.311.....	11
4.13	Salvamento y Extinción de Incendios: Determinación del índice 139.315	13
4.14	Salvamento y Extinción de Incendios. Requisitos Operacionales 139.319.....	13
4.15	Equipo necesario para desempeñar sus funciones (Personal de SEI).....	15

4.16	Manejo y Almacenamiento de Materiales Peligrosos y Sustancias 139.321	19
4.17	Indicadores de la Dirección del Viento 139.323	20
4.18	Plan de Emergencias Aeroportuarias (PEA) 139.325	20
4.19	Programa de Inspección Interna 139.327.....	22
4.20	Vehículos de Tierra 139.329.....	23
4.21	Obstáculos 139.331	25
4.22	Protección del NAVAIDS 139.333.....	26
4.23	Protección Pública 139.335	26
4.24	Manejo de Peligros causados por fauna 139.337	26
4.25	Identificación, Señalización de áreas de Construcción. 139.341(a)	28
4.26	Informe de la condición del Aeródromo 139.339 (Esta sección aplica hasta el 3 de noviembre de 2021)	28
4.27	Informe de la condición del Aeródromo 139.339 (Esta sección aplica a partir del el 4 de noviembre de 2021)	28
CAPÍTULO V		1
<i>Vigilancia de la Seguridad Operacional del Aeródromo</i>		<i>1</i>
5.1	Objetivo	1
5.2	Políticas Generales.....	1
5.3	Alcance de las Actividades de Vigilancia	3
5.3.1	Notificaciones al AIS y otras Organizaciones	3
5.3.2	Otras funciones de seguridad operacional	3
5.3.3	Normas de Aeródromo	3
5.3.4	Auditorías de la Seguridad Operacional	4
5.3.5	Auditoría e inspección administrativa	4
5.3.6	Auditoría e Inspecciones del área de movimiento.	5
5.3.7	Auditoría e Inspecciones de SEI.	6
5.3.8	Auditoría e Instalaciones para el combustible.....	7
5.3.9	Inspección nocturna.....	7
5.4	Preparación del Programa de Vigilancia (Auditorías).....	8
5.4.1	Generalidades.....	8
5.4.2	Frecuencia de las inspecciones	8
5.4.3	Proceso. Eventos de la auditoria.	9
5.4.4	Evento N° 1 Evaluación e Inspección Preliminar	10
5.4.5	Evento N° 2 Reunión de apertura	11
5.4.6	Evento N° 3 Ejecución de Auditorías e Inspecciones	11
5.4.7	Evento N° 4. Redacción de Inconformidades	12
5.4.8	Evento N° 5 Reunión de Cierre.....	12
5.4.9	Evento N.6 Informe de Auditoria Inspección	12
5.4.10	Evento N° 7 Seguimiento.....	13
CAPITULO VI		1
<i>CAPACITACIÓN Y CREDENCIALES DEL INSPECTOR.....</i>		<i>1</i>
6.1	<i>Propósito</i>	<i>1</i>
6.2	<i>Antecedentes.....</i>	<i>1</i>

6.3	Política	1
6.4	Autoridad de Aprobación.....	1
6.5	Criterios de Elegibilidad.....	1
6.6	Capacitación del Inspector	2
6.7	Autorización Temporal de Inspector.....	2
	CAPÍTULO VII.....	1
	Responsabilidades y Procedimientos para la Investigación de Accidentes	1
7.1	Propósito.....	1
7.2	Antecedentes.....	1
7.3	Participación de AGA en la Investigación	1
7.4	Responsabilidad de AGA.....	1
7.5	Directrices para la Investigación de Accidentes e Incidentes	2
7.6	Evaluar para definir el nivel de cumplimiento de la RAC 139 al Momento del Accidente	3
7.7	Recomendaciones para la Prevención.....	4
	CAPÍTULO VIII.....	1
	Participación en Actividades Relacionadas con la Seguridad	1
8.1	Propósito.....	1
8.2	Conferencias de Diseño o Construcción Previa	1
8.3	Inspección Final del Proyecto Terminado	1
8.4	Evaluar del Sistema de Abastecimiento de Espuma en los Vehículos de SEI mediante Refractómetro.....	1
8.4.1	Propósito.....	1
8.4.2	Precaución.....	1
8.4.3	Uso del Refractómetro	1
8.4.4	Determinación del índice de Refracción del AFFF.....	2
8.4.5	Procedimiento de Prueba	2
8.4.6	Tolerancia del Proporcionado de Producto.....	3
	CAPÍTULO IX.....	1
	Formatos Empleados en el Proceso de Certificación y en la Vigilancia.....	1
	FORMATOS GENERALES	1
9.001.	Formato DGAC-AGA-1005 - Certificado de Operación de Aeródromos.....	1
9.003.	Formato DGAC-AGA-1005 A- Condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo	2
	CONDICIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN DEL AERÓDROMO	2
9.005.	Formato DGAC-AGA-1005-B- exenciones y excepciones otorgadas.....	3
9.007.	Formato DGAC-AGA-1010. Solicitud de Certificado de Aeródromo	4
	FÓRMULA DE SOLICITUD DE EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO	4
9.008	Formato de solicitud de exención/excepción	5
9.008-1.	Lista de verificación para la revisión solicitud de exención/excepción.....	6
	Lista de verificación para la solicitud de exención/excepción	6
9.009	Formato DGAC-AGA-1020 Programa de Eventos-Certificación de Aeródromos ...	1

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	5
9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	6
9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	7
9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	8
9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	9
9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	9
9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos.....	11
LISTAS DE VERIFICACIÓN DE CERTIFICACIÓN	1
<i>Fase I listas de verificación y formas</i>	<i>1</i>
9.013 Fase I Ejemplo de minuta de reunión.....	1
9.015. Lista de verificación para la inspección preliminar del aeródromo en la fase 1 del proceso de certificación.....	3
<i>Fase II Solicitud Formal.....</i>	<i>1</i>
9.017 Lista de verificación Fase II.....	1
9.019 Ejemplo de minuta de Reunión de Fase II.....	3
<i>Fase III revisión del contenido del Manual Operativo del Aeródromo</i>	<i>1</i>
9.019 Lista de Verificación para la Revisión Manual de Operaciones del Aeródromo MOA Partes 1-2-3-4-5-6.....	1
9.021- AGA-FORM-005– Lista de Verificación para la Revisión del Plan de Emergencia del Aeródromo PEA. (RAC139.325)	12
9.023. Lista de Verificación para la Revisión Manual del Servicio de Extinción de Incendios y programa de entrenamiento SEI (RAC139.315, RAC139.317, RAC139.319) 17	
9.025. AGA-FORM-004 Lista de Verificación para la Revisión Plan de Traslado de Movimiento de Aeronaves Inutilizadas (RAC139.347).....	20
9.029. Lista de Verificación para la Revisión de Manual de Gestión de la Seguridad SMS (RAC139.323)	22
9.031. Lista de Verificación para la Revisión de la Notificación e informes de Condición del Aeródromo. (RAC139.339)	24
9.033. AGA-FORM-010 Revisión de los datos del aeródromo publicados en la AIP(RAC 14-SPB-1)	28
RAC 139-SUBPARTE D-23 Formato BCAA-FORM-011– Lista de verificación para revisión de herramientas y equipos de precisión(RAC139.349).....	33
9.037 Formato AGA-FORM-012– Lista de verificación para la revisión de la biblioteca técnica	35
9.039 verificación de cartas de entendimiento (MoU) (RAC139.007).....	36
9.041. Lista de Verificación para la Revisión de la Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales. (RAC139.337).....	39
9.043. Lista de Verificación para la Revisión de Vallas de Seguridad y Protección Pública RAC 14. 819 y RAC 139.335	42
9.045 Lista de Verificación para la Revisión del Programa de Mantenimiento.	44
9.047 Lista de Verificación para la Revisión de la Documentos adicionales del proceso. (RAC139.101)	46
9.049 Lista de Verificación para la Revisión de los Estudios Aeronáuticos. (139.015) 48	
9.051 AGA-FORM-019 Lista de Verificación para la Revisión de los Estudios Ambiental.....	50

9.053. AGA-FORM-020 Lista de Verificación para la Revisión del Programa de Capacitación (139.303)	52
9.055 AGA-FORM-021 Formulario de aprobación manual (RAC139.211).	53
FASE IV VERIFICACIÓN EN SITIO Y VIGILANCIA.....	1
LISTAS DE VERIFICACIÓN.....	1
RAC 14-SUBPARTE B-1. Revisión de los datos del aeródromo publicados en la AIP RAC139.205 y RAC 14.101.....	2
RAC14-SUBPARTE C-1 Formato AGA-FORM-105 Verificación de las Características físicas del aeródromo. (RAC 14.201, RAC139.305, RAC139.307, RAC139.309, RAC139.311)	6
RAC-14-SUBPARTE C-02-1 Lista de Verificación para la Revisión de Franjas de Pista RAC 139.207.....	13
RAC-14-SUBPARTE C-02-3 Lista de revisión de Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA). RAC 14.209	15
RAC 14 SUBPARTE D-01 Lista de Verificación para el Control de Obstáculos del Aeródromo. RAC 14.301 a 14.307 y Subparte I RAC 14.817, RAC139.331	17
RAC 14 SUBPARTE D-01-1 Vigilancia de la Delegación de aprobación de alturas dentro de las OLS, RAC139.331	19
RAC 14 SUBPARTE E-01 Lista de Verificación para la demarcación de Aeródromo. (RAC139.3119, RAC 14.401).....	21
RAC 14 SUBPARTE E-02 Lista de Verificación para las Luces de aeródromo.	48
RAC 14 SUBPARTE E-03 Lista de Verificación para la Revisión de Letreros.....	57
RAC 14-SUBPARTE F-01 Lista de verificación de ayudas visuales para denotar obstáculos. (RAC139.331).....	65
RAC 14 SUBPARTE H-01 Lista de Verificación para la revisión de Sistemas Eléctricos RAC 14.701 a 14.703	69
RAC 14-SUBPARTE I-01 Lista de verificación de los requisitos del Sistema de Guía y Control del Movimiento en la Superficie (SMGCS) RAC139.343.....	71
RAC 14-SUBPARTE I-02 Lista de Verificación para la Revisión de Vallas de Seguridad y Protección Pública RAC 14. 819 y RAC 139.335	74
RAC 139-SUBPARTE A-01 Verificación de la implementación de las cartas de entendimiento (MoU) RAC 139.007	76
RAC 139-SUBPARTE D-01 Lista de verificación de generalidades de operación del aeródromo RAC139.301	79
RAC 139-SUBPARTE D-02 Lista de verificación del Sistema de registro del operador. RAC 139.302.....	83
RAC139-SUBPARTE D-03-1 Lista de Verificación para la Revisión de los Requisitos del personal Clave. RAC 139.303	86
RAC139-SUBPARTE D-03-2 Auditoría Administrativa del aeródromo.....	88
RAC 139-SUBPARTE D-04 Verificación de procedimientos específicos para operaciones de aeronaves más grandes que las condiciones certificadas. RAC 139.304	92
RAC 139-SUBPARTE D-05 Lista de verificación de áreas pavimentadas. (RAC 139.305)	94
RAC 139-SUBPARTE D-06 Lista de verificación de áreas no pavimentadas. (RAC 139.307 y 139.309).....	97

RAC 139-SUBPARTE D-07 Lista de verificación procedimientos operacionales para ayudas visuales. (RAC 139.311)	99
RAC 139 SUBPARTE D-8 Lista de Verificación para la Auditoria de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. (RAC 139.315, 139.317, 139.319)	102
RAC 139 SUBPARTE D-8-1 Lista de verificación para el tiempo de respuesta SEI	127
139 SUBPARTE D-09 Manipulación y almacenamiento de sustancias peligrosas. (RAC 139.321)	128
Manipulación y almacenamiento de sustancias peligrosas	128
RAC 139 SUBPARTE D-10 Lista de Verificación para la Inspección de Facilidades de Almacenamiento de Combustible. (RAC 139.321.c, d, e, f, g y h)	130
RAC 139 SUBPARTE D-10-1 Lista de Verificación para la Inspección de Vehículos (Cisternas) de Abastecimiento de Combustible. Complemento a (RAC 139.321)	133
RAC 139 SUBPARTE D-11 Lista de verificación para la implementación del sistema de gestión de la seguridad (SMS). (RAC 139.323)	142
RAC139 SUBPARTE D-012- Verificación para la revisión de la implementación del Plan de Emergencia del Aeródromo PEA. RAC 139.325	148
RAC 139-SUBPARTE D-13. Auditorias e inspecciones de Seguridad Operacional. RAC 139.327	152
RAC 139-SUBPARTE D-14 Lista de verificación Auditorias/Inspección de Vehículos. RAC 139.329	156
RAC 139-SUBPARTE D-15 Lista de Verificación para el Control de Obstáculos del Aeródromo. RAC 14.301 a 14.307 y Subparte I RAC 14.817. RAC 139.331	159
RAC 139-SUBPARTE D-16 Lista de verificación Protección a las radio ayudas para la navegación. RAC139.333	161
RAC 139-SUBPARTE D-17 Lista de Verificación para la Revisión de la implementación Vallas de Seguridad y Protección Pública RAC 14. 819 y RAC 139.335	163
RAC 139-SUBPARTE D-18 Lista de Verificación para la Revisión de la Implementación del plan de reducción de peligros debidos a las aves y otros animales. RAC 139.337 165	
RAC 139-SUBPARTE D-19 Lista de verificación de la Notificación e Informes de Condición del Aeródromo. RAC 139.339	167
RAC 139-SUBPARTE D-19-1 Lista de verificación de la Notificación e Informes de Condición del Aeródromo. RAC 139.339	170
<i>RAC 139-SUBPARTE D-20 – Lista de Verificación para la Inspección del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos. RAC 139.341</i>	173
RAC 139-SUBPARTE D-20-1 - Lista de Verificación para la 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 DGAC). RAC 139.341	176
RAC 139-SUBPARTE D-22 Verificación de servicio de aeronaves en tierra. RAC139.345	
182	
RAC 139-SUBPARTE D-23 Lista de verificación para la implementación plan de traslado y movimiento de aeronaves inutilizadas. (RAC 139.347)	184
RAC 139-SUBPARTE D-24 Lista de verificación para revisión de herramientas y equipos de precisión. (RAC 139.353)	186
RAC 139-SUBPARTE D-25 Lista de verificación para la revisión de la biblioteca técnica. (RAC 139.351)	188

RAC 139-SUBPARTE D-26 Verificación de Notificación e Investigación de Incidentes de Aeródromo. RAC 139.353.....	190
RAC 139-SUBPARTE D-27 Lista de verificación para Avisos de Advertencia RAC 139.355	192
RAC 139-SUBPARTE D-28 Verificación de Seguros del Operador. RAC 139.357	194
9.056 Lista de verificación de evaluación/vigilancia del resultado de los estudios aeronáuticos o evaluaciones de seguridad operacional.....	195
9.057 Lista de verificación del mecanismo de enmiendas al Manual de Aeródromo. (139.207)	197
9.058 Lista de verificación del proceso de auditoría / verificación por parte de la Autoridad	199
9.059 Lista de verificación especial	199
9.060 Ejemplo de Formato Informe de hallazgos y recomendaciones.....	202
CAPÍTULO X.....	1
10.1 Apéndice 1.....	1
<i>Formato de Solicitud de Cambio al Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos.....</i>	<i>1</i>
9.061 Formato solicitud de cambio al MPIA	1
10.2 Apéndice 1.....	2
<i>Ejemplo de Formato de Informe de Resultados de Inspección/Auditoría.....</i>	<i>2</i>
10.2 Apéndice 2.....	1
<i>Listas de verificación de asistencia en tierra.....</i>	<i>1</i>
9.063 AGA-form-063 Retroempuje de aeronaves (Aircraft Pushback).....	2
9.065-DGAC-FORM-079 Señaleros (Marshalling).....	5

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (MPIA)

Prólogo

A. Propósito

Este Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos (MPIA), constituye una Directriz de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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 la RAC 14 Diseño y Construcción de Aeródromos, y la RAC 139 Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos.

B. Distribución

Este Manual será la herramienta que utilizarán el 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 si proponer cambios y mejoras para que sean incluidas en las próximas revisiones conforme lo establece en el capítulo I numeral 1.4

El documento actualizado se encuentra en el Sistema de Gestión de la Calidad de la DGAC.

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

1.1 Propósito

- a. Proveer una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos pueda desarrollar e implementar los Programas de Certificación y Vigilancia de Aeródromos.
- 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 Aviación Civil (DGAC) las orientaciones sobre políticas y procedimientos habituales para el manejo del Programa de Certificación de Aeródromos. Incluye los procedimientos para la ejecución de auditorías e inspecciones de calidad que forman parte del Plan 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.

1.2 Responsabilidad.

La publicación, cambios, o cancelación del material incluido en esta documento es responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica .

1.3 Objetivos

- a. Cumplir con los requisitos del Programa de Certificación y Vigilancia de aeródromos, de conformidad con la Ley de Aviación Civil , según la RAC 139.
- b. Alentar y promover el establecimiento de programas razonables para ampliar y mejorar la seguridad aeroportuaria.

1.4 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 los regulaciones y directrices de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica. La forma para solicitar los cambio se encuentra en el Capítulo X

1.5 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.

1.6 Administración del Manual

1.6.1 El propósito de este capítulo es proveer guía en:

- Disponibilidad de este manual.
- Cumplimiento de este manual.
- Revisión de este manual.

1.6.2 El presente Manual (MPIA) de uso obligatorio para los inspectores de aeródromo

Este manual es de competencia para todos los inspectores de aeródromos involucrados en las inspecciones y evaluaciones.

La guía en este manual tiene prioridad sobre cualquier otra guía emitida por la DGAC-AGA para inspecciones y evaluaciones de aeródromos.

El personal de la Unidad de Supervisión de Aeródromos , “el inspector de aeródromos AGA” de la DGAC deberá seguir estas políticas en la realización de sus inspecciones y evaluaciones.

1.6.3 Disponibilidad de este manual

La última versión de este manual estará disponible en el Sistema de Gestión de Calidad de la DGAC.

Los Inspectores de Aeródromos de la DGAC pueden tener una copia impresa para usar en su escritorio con el entendimiento de que la copia impresa no debe ser consultada como copia "oficial".

Los IA de la DGAC están autorizados a imprimir una copia del manual, en su totalidad o en partes. Pero esta copia impresa será solo de referencia.

1.6.4 Cumplimiento de este manual

Cada usuario asignado debe cumplir con las políticas y procedimientos provistos en este manual.

Si el usuario identificara alguna política o procedimiento que pudiera no ser coherente con los requisitos de la DGAC-AGA, esa información debería comunicarse inmediatamente a su jefe inmediato.

1.6.5 Resguardo del manual

El personal de AGA no está obligado a mantener una copia impresa actualizada de este manual.

Para referencia personal, pero "no oficial", el personal de AGA está autorizado, para capacitación y referencia diaria, la obtención de una copia en papel no oficial; y / o descargue el archivo digital del servidor a su computadora.

Se espera que el personal de AGA use el Manual del Inspector de Aeródromo tal como se mantiene bajo la supervisión jefatura de AGA.

Cualquier copia impresa o digital debe entregarse al Jefe de AGA correspondiente en caso de retiro del personal de la Unidad de Supervisión de Aeródromos.

1.6.6 Revisión de este manual

Revisión formal

Se emitirá un nuevo manual digital que incorpore la última revisión y los aspectos más destacados de los cambios.

Estas revisiones incluirán la actualización de la lista de páginas efectivas, la tabla de contenido y el índice e incluirán la inserción de la revisión que el usuario registrará en el Registro de revisiones.

Los usuarios del manual impreso deben revisar las páginas efectivas y realizar las revisiones de los nuevos cambios.

1.6.7 Distribución e inserción de revisiones

1.6.7.1 Notificación de revisiones

La notificación de las revisiones a la copia oficial de este manual se enviará por correo electrónico a todas las personas y organizaciones en la lista de distribución mantenida por el encargado de AGA.

El usuario de este manual debe responder a este correo electrónico y confirmar la recepción del nuevo MPIA .

Esta confirmación indicará que el usuario ha revisado y aceptado cualquier cambio de política o procedimiento.

1.6.8 Páginas Efectivas [PE]

Se emitirá la LPE para el original y todas las revisiones de este manual.

Use las PE para verificar que todas las páginas del manual estén actualizadas.

Solo las PE más recientes deben conservarse en una copia impresa del manual.

1.6.9 Identificar revisiones

1.6.9.1 Página de resumen

Cada revisión contiene una página de resumen que refleja información importante sobre la revisión en la página que sigue inmediatamente al Registro de revisiones.

Un número de página de "acción" y una columna de resumen contienen información pertinente a seguir al revisar las páginas revisadas.

1.6.10 Número de revisión y fecha

Para indicar la inclusión de una revisión, la fecha de entrada en vigencia de la revisión aparecerá después del número de revisión apropiado en la página Registro de revisiones ubicada en el frente del manual.

1.6.11 Eliminación de copias o páginas no oficiales

Cualquier persona que mantenga una copia no oficial del manual debe, en el caso de:

una copia digital: reemplace ese archivo con una copia del archivo actualizado;

Copia impresa: reemplace la copia en su totalidad o inserte las páginas nuevas (descartando las páginas antiguas).

1.6.12 Responsabilidades de revisión

Los inspectores de aeródromo (AGA) que cumpla con los deberes que están cubiertos por la política y el procedimiento de este manual debe cumplirlos de acuerdo con estas políticas y procedimientos /

La jefatura de AGA es responsable del contenido del texto de este manual y tiene la autoridad de revisar el contenido según sea necesario para garantizar una orientación adecuada a la Inspección para sus deberes.

La jefatura de AGA puede delegar la autoridad para desarrollar el contenido de una revisión a otro al inspector de aeródromo designado, pero no delega la autoridad de aprobación.

CAPITULO II. CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA DE AERÓDROMOS

2.1 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, Ayudas Terrestres Doc. OACI 8400). El propósito es que el Inspector de Aeródromos conozca sus deberes, responsabilidades y su ubicación dentro del sistema organizacional de la DGAC.

2.2 Competencias y Alcances de AGA

AGA es la dependencia de la DGAC cuyas competencias generales son la regulación, certificación, vigilancia, control y supervisión de Aeródromos certificados y no certificados bajo la RAC 14 y la 139, lo cual es llevado a cabo mediante las siguientes divisiones técnicas y operativas.

Entidades Auditoras

- i) El Grupo de trabajo o entidad de Certificación y Vigilancia de Aeródromos (AGA). Es una unidad de aseguramiento de la calidad de Aeródromos administrados por el Estado y de Aeródromos de administración concesionada por el Estado, cuyas competencias son el desarrollo del programa de certificación de Aeródromos, la vigilancia de la seguridad operacional; fungir como contraparte en la contratación de servicios de aeródromo y la inspección de Aeródromos no certificados bajo la RAC 139.
- ii) El Grupo de Trabajo o entidad de vigilancia de actos de interferencia ilícita contra la aviación, conocido como AVSEC (Acrónimo que utiliza la OACI por Aviation Security) cuyas competencias son la aprobación de sistemas de seguridad de los Aeródromos, evaluación y aprobación de los programas de seguridad del operador aéreo nacional y extranjero, de los concesionarios y de llevar a cabo el programa de vigilancia de la seguridad aeroportuaria y del operador aéreo.
- iii) La Unidad de Certificación y Vigilancia de Aeródromos tiene la función de Regulador por lo cual posee el empoderamiento para la supervisión de los aeródromos de uso público incluyendo los aeropuertos internacionales. Sus constataciones relacionadas con cualquier desviación con la RAC 14 y RAC 139 serán de resolución obligatoria por los Operadores de Aeródromos así sean de administración pública o privada.

2.3 Funciones organizativas de la Unidad de Supervisión de Aeródromos

De acuerdo a lo establecido mediante el decreto ejecutivo # 41417-MOPT, las funciones organizativas de la Unidad de Supervisión de Aeródromos (AGA) son las siguientes:

- a) Realizar análisis correspondiente de las solicitudes de certificados de aeródromo.
- b) Otorgar o denegar certificados de aeródromos o la transferencia del mismo.
- c) Cancelar o suspender un certificado de aeródromo.
- d) Gestionar permisos provisionales para aquellos helipuertos o aeródromos de fumigación que se encuentren en proceso de inscripción.
- e) Examinar los factores que exige la enmienda de un certificado de aeródromo y publicarlas.
- f) Coordinar las actividades de representación de la Institución en materia de aeropuertos.
- g) Gestionar y coordinar las relaciones, consultas, acuerdos y actividades de carácter internacional de su competencia.
- h) Realizar la apertura y gestión de los procesos sancionatorios aeronáuticos en el ámbito de su competencia. En el desarrollo de estos, se apoyará en aquellas Unidades relacionadas con la materia.
- i) Emitir criterio sobre el establecimiento y modificación de servidumbres aeronáuticas de aeródromos e instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.
- j) Gestionar en conjunto con otras unidades de la DGAC la reglamentación y/o criterios técnicos en materia de servidumbres aeronáuticas para la realización de construcciones, instalaciones o plantaciones.
- k) Vigilar las obligaciones del operador aeroportuario de monitorear el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas.
- l) Desarrollar la reglamentación atinente al desarrollo aeroportuario y certificación de aeródromos, incluidas las servidumbres aeronáuticas y medioambientales correspondientes.
- m) Presentar iniciativas sobre normativa en materia de servidumbres acústicas y gestión de expedientes por infracciones a la normativa de ruido en el entorno aeroportuario.
- n) Elaborar los programas de autorización o certificación de aeropuertos y/o su modificación y puesta en funcionamiento.
- o) Coordinar y tramitar los expedientes de autorización de infraestructuras de aeródromos privados con uso: públicos y agrícolas.
- p) Coordinación y tramitación de expedientes de autorizaciones de puesta en funcionamiento de infraestructuras en aeropuertos.
- q) Coordinación y seguimiento de expedientes de solicitud de modificación de certificado de aeropuertos.
- r) Elaborar las actividades de Inspección y Auditoría propias de la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- s) Ejercer la regulación y sostenibilidad medioambiental incluyendo temas de control de fauna o peligro con fauna, de conformidad con las funciones propias de su competencia.

- t) Revisar junto con operadores, la aceptación de obras nuevas y mejoras a los aeródromos, así como formar parte de los proyectos de revisión de los planes maestros en materia aeroportuaria.

Para llevar a cabo sus funciones, esta Unidad dividida en los procesos de Certificación, Vigilancia y Regulación.

2.4 Responsabilidades Principales de AGA

2.4.1 En cuanto a la Certificación de Aeródromos se tienen las siguientes tareas y responsabilidades:

- a) Recibir, registrar, examinar y procesar las expresiones de interés recibidas de un solicitante de certificado de aeródromo.
- b) Recibir, registrar, examinar y procesar la solicitud formal recibidas de un solicitante de certificado de aeródromo, incluyendo la inspección inicial que abarca el examen del manual de aeródromo, la verificación en el emplazamiento, la inspección y ensayo de los detalles del aeródromo, 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 el Capítulo 3 de este Manual.
- d) Enviar informe del Proceso de Certificación de un solicitante de Certificado de Aeródromo, recomendando el otorgamiento o rechazo del mismo.
- e) Recibir, registrar, examinar y procesar solicitudes de transferencia de certificado de aeródromo, aprobando o denegando las mismas.
- f) Recibir, registrar, examinar y procesar solicitudes para la devolución de un certificado de aeródromo.
- g) Examinar los factores que exigen la enmienda de un certificado de aeródromo y publicar las enmiendas necesarias.
- h) Evaluar los contratos de prestación de servicios para la operación del aeródromo, suscritos con la DGAC o con el Operador del Aeródromo.
- i) Efectuar la vigilancia de la certificación de los aeródromos certificados y realizar auditorías de seguridad operacional en los aeródromos no certificados.
- j) Efectuar la vigilancia de las acciones y procedimientos de mitigación cuando se otorguen exenciones/excepciones a in de verificar su efectividad, avance en la resolución e incluso evaluar si en virtud de los resultados pueden ser otorgadas de manera permanente.

2.4.2 Tareas y Responsabilidades de 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) Publicar para conocimiento del público las exenciones/excepciones otorgadas a los aeródromos con la información mínima básica de las medidas de mitigación adoptadas.
- c) Examinar toda enmienda de los manuales de aeródromo y notificar al AIS los cambios que deben introducirse en las publicaciones AIS.
- d) 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.
- e) 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.

2.4.3 Tareas y responsabilidades de inspecciones o auditorías de la seguridad operacional (Vigilancia).

- a) Llevar a cabo el Programa y Plan anual de Vigilancia de la Seguridad Operacional conforme a lo establecido en el Capítulo 5 de este manual.
- b) 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.
- c) 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.
- d) Presentar el incumplimiento o transgresión a las disposiciones de las regulaciones por parte de los operadores de aeródromos cuando estas no sean resueltas en tiempo y forma, iniciando ante el Departamento Legal de la DGAC el trámite sancionatorio, ya sea para la imposición de multas o sanciones al transgresor incluyendo suspensión o cancelación de un certificado de aeródromo.

2.4.4 Tareas y responsabilidades en cuanto a las normas y procedimientos de aeródromos.

- a) Preparar y actualizar las normas (reglamentos) de certificación, operación y diseño de Aeródromos, provenientes del Anexo 14 (volumen I y II) de OACI y sus enmiendas.
- b) Participar en la elaboración y revisión de las Guías para los Inspectores y la industria 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 (volumen I y II) 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) Desarrollo y actualización de la RAC-139 y RAC14 (y sus respectivos Volúmenes)

2.4.5 Otras funciones de seguridad operacional.

- 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, especificaciones técnicas, mantenimiento, expansión o construcción de aeródromos, en particular proyectos complejos, o si existen trabajos importantes que puedan afectar el cumplimiento de los reglamentos y la seguridad operacional.
- 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, boletines, y otras actividades relacionadas con seguridad operacional de los aeródromos y otros programas de instrucción para promover una cultura de seguridad, compartición de la información y la participación en los mismos.
- e) Garantizar que todos los Aeródromos certificados y no certificados ofrezcan un entorno operacional seguro.
- f) Preparar o aceptar los NOTAMS cuando se requiera.
- g) Evaluar la actividad de los Comités del Aeródromo.

2.4.6 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 actualizados. Adicionalmente, los inspectores tienen acceso a las documentos que la OACI tiene publicados en su sitio web.

2.5 Registro

Mantener ficheros para cada aeródromo, incluyendo los aeródromos certificados. El fichero de cada aeródromo deberá contener registros que cubran desde el 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 aeródromo un registro de certificados de aeródromo, exención y excepciones otorgadas así como un registro de referencia con las fechas de expedición de comunicaciones importantes, formularios y números de certificado, listas de verificación, resultados de auditorías e inspecciones y la documentación de respaldo de acciones correctivas hasta su resolución.

2.6 Deberes y Responsabilidades del Inspector de Aeródromos

Los deberes del inspector de aeródromos, se encuentran establecidos en el Manual de Puestos y Funciones de la Unidad de Recursos Humanos, de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica; 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 y auditorías en el lugar de los procedimientos de operación del aeródromo, incluyendo:

- 1) el sistema total de gestión de la seguridad operacional 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 visibilidad reducida;
- b) 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 y de calles de rodaje, 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 que puedan causar confusión a los pilotos;
 - 12) el servicio de salvamento y extinción de incendios;
 - 13) las instalaciones de abastecimiento de combustible; y
 - 14) el equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas;
- d) evaluaciones en vuelo y estudios aeronáuticos en los aeródromos: En cooperación con la dependencia de Operaciones de la DGAC y otros especialistas que se requieran, organizar evaluaciones en vuelo en los aeródromos y realizar estudios aeronáuticos, siempre que las normas, métodos y políticas lo permitan;
- e) deberes generales: todas las otras funciones relacionadas con la certificación de los aeródromos incluyendo recibir y procesar expresiones de interés y solicitudes de certificados de aeródromo; 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.

CAPITULO III

Certificación de Aeródromos bajo la RAC 139

3.1 Generalidades

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, como también que el Certificado de Aeródromo 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 de Aeródromos (PCA) el cual se fundamenta en el principio de enfoque de sistemas, para el análisis del sistema organizacional de facilidades, equipo y servicios de un aeródromo en forma integrada, en vez de hacerlo por separado. El PCA 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.

3.2 Proceso de Certificación de Aeródromos (PCA)

- a. El PCA está previsto para que genere interacción entre el solicitante o titular del certificado y la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, desde que se presenta la intención inicial de obtener un CA hasta su otorgamiento.
- b. El PCA 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 CA se comprometa al solicitante en asegurar un cumplimiento continuo.
- c. El Proceso de Certificación de Aeródromos consiste de las siguientes cinco fases, que serán descritas en este capítulo. Cada fase debe ser debidamente documentada en un expediente incluyendo, correspondencia, 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.

- Fase 1: Pre solicitud y Evaluación Preliminar
- Fase 2: Solicitud Formal
- Fase 3: Evaluación Documental
- Fase 4: Demostración e Inspección
- Fase 5: Emisión del Certificado

- d. Diagrama de Flujo del Proceso de Certificación. Al final de éste capítulo se incluye el citado diagrama o Flujo grama, diseñado para dar a conocer y comprender las cinco fases del proceso y para que el Coordinador del Proyecto de Certificación y los Inspectores lo utilicen para llevar la secuencia y avance del proyecto de certificación. También es muy útil para determinar si el Programa de Eventos es razonable en términos de secuencia, puntualidad y disponibilidad de recursos y para orientar al Coordinador del Equipo de Certificación sobre la planificación de diferentes actividades durante el Proyecto de Certificación.

3.3 Fase I - Pre solicitud y Evaluación Preliminar

3.3.1 Generalidades

- a. La consulta inicial o petición para obtener un Certificado de Aeródromo 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 Supervisión de Aeródromos (JAGA), o el inspector asignado por éste (CPC), 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 el JAGA 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 de Aeródromo y se le entregan las regulaciones y todo el material de guía elaborado por la autoridad para el proceso.
- d. En esta etapa se efectúa una inspección preliminar del aeródromo utilizando la lista de verificación 9.105 con el fin de identificar inicialmente las desviaciones que puede tener el aeródromo y así informar al operador de primera mano hallazgos que deben ser resueltos.

3.3.2 Fórmula DGAC-AGA-1010-Solicitud de Certificado de Aeródromos.

La presentación de esta fórmula por parte del interesado 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 continuar con el Proceso de Certificación.
- c. El JAGA planifica y asigna recursos para la Certificación incluyendo al CPC y el equipo a cargo en todas las disciplinas necesarias.

3.3.3 Asignación del Equipo de Certificación.

Una vez que el interesado ha presentado la Fórmula DGAC-AGA-1010, el JAGA selecciona un equipo para el Proyecto de Certificación.

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

- a. Diseño y Mantenimiento de Aeródromos (Área de Movimiento, facilidades y Superficies Limitadoras de Obstáculos).

- 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 del servicio de atención en tierra
- g. Inspección de vehículos en tierra.
- h. Mercancías peligrosas.
- i. Seguridad Aeroportuaria.
- j. Gestión de la Seguridad Operacional SMS

El jefe de AGA actuará como Coordinador del Proyecto 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.

3.3.4 Responsabilidades del CPC y del Equipo de Certificación

- a. El CPC actuará como vocero de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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 Aviación Civil de Costa Rica 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.

3.3.5 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 indicado en la Fórmula DGAC-AGA-1010 debe de participar en la reunión y estar preparado para discutir aspectos generales y específicos sobre la operación del aeródromo.
- b. Es importante que el CPC prepare una exposición proyectable con todos los alcances del proceso de certificación, el CPC debe estar bien preparado para conducir la reunión y revisar el paquete de información que será entregado al solicitante. Este paquete contendrá:

- b.1. Procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica , Documentos de OACI, otros estándares de la industria y Circulares de la FAA aplicables a la actividad.
- b.2. Fórmulas y Formularios de ayuda para el trabajo de Certificación.
- b.3. Una muestra del Programa de Eventos.
- b.4. Cualquier otro documento o estándar que el CPC considere apropiado.
- b.5 Las regulaciones RAC 14 y RAC 139
- b.6 Una copia de este Manual
- b.7 Un ejemplo de la Carta de Cumplimiento (control cruzado con la regulación)
- b.8 Una copia de la presentación efectuada en la reunión de precertificación.
- 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 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.

3.3.6 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, para efectuar una evaluación operacional y asegurar que la solicitud propuesta no pone en peligro la seguridad de las aeronaves. La evaluación 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.
- c. Una evaluación de la condición del aeródromo utilizando la lista de verificación 9.015

3.3.7 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. La carta de Solicitud Formal debe ser acompañada de:
 - i. Programa de Eventos. Se le debe de enfatizar al solicitante que el Programa de Eventos (**Fórmula DGAC-AGA-1020**) es el documento esencial de la Solicitud Formal, que debe de contener una lista de elementos, actividades, programas, adquisición de terrenos, construcción de facilidades, adquisición de equipos y otros recursos para prestar el servicio a aeronaves que deben ser cumplidos o estar listos previo a la certificación, y una calendarización o fechas en que cada requerimiento será cumplido o estará listo para la inspección. El Programa de Eventos debe ser diseñado en forma tal que cada evento mantenga su seguimiento y secuencia lógica y que se provea un tiempo razonable para eventos dependientes y para eventos que requieren revisión y/o aprobación o aceptación previa de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica. El solicitante debe tener presente que la falla en el cumplimiento de un evento o un evento insatisfactorio puede causar demoras en el Proceso de Certificación, por ejemplo, si durante la revisión de manuales se detectan deficiencias, éstos serán regresados al solicitante para revisión o corrección, lo cual puede causar demoras.
 - ii. Referencias cruzadas (RC). Este documento es la herramienta principal para las revisiones del contenido del Manual Operativo del Aeródromo, las RC deberán contener todos los puntos solicitados en la RAC-139.
 - iii. Manuales y Documentos. El solicitante debe de presentar todos los manuales, documentos y planos junto con la Solicitud Formal. El MOA debe de cumplir con el Apéndice 1 al RAC 139.205 “Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo” (MA). u otro método propuesto por el solicitante que cumpla con la RAC 139 y con los procedimientos y estándares internacionales.
 - iv. Plan de Entrenamiento Inicial. Se da por entendido que el programa de entrenamiento no estará completamente desarrollado en el momento de la Solicitud Formal; sin embargo, el solicitante debe de presentar un programa de entrenamiento inicial, igual o similar al formato final, que contenga el entrenamiento que soporte la Fase 4 de Demostración e Inspección (véase RAC 139.303 (b) y CCA 139.303(b)), entre ellos está:
 - Entrenamiento en Combustibles.
 - Entrenamiento en el sistema de inspección.

- Entrenamiento en SEI.
 - Entrenamiento en Regulaciones, estándares y MOA.
 - Introducción a la Investigación de Accidentes.
 - Factores Humanos (Doc. OACI 9683).
 - Mercancías peligrosas.
 - Luces, señales y letreros.
 - Etc.
- v. Hojas de Vida (Curriculum) del Personal Gerencial. Se debe adjuntar a la solicitud, los historiales del personal responsable de operaciones, mantenimiento y del sistema de inspección, para la respectiva evaluación. Se debe informar al solicitante que el personal propuesto será observado durante el Proceso de Certificación. Si durante la Reunión de Pre solicitud se percibe que el personal propuesto no reúne la experiencia o conocimiento para cumplir con lo dispuesto en la RAC 139, el solicitante debe ser informado para que provea otro candidato o para que solicite por escrito a la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica una excepción a la disposición aplicable.

En caso que el solicitante decida aplicar por una exenciones y/o excepciones, deberá demostrar que es capaz de llevar a cabo las actividades sin que se ponga en riesgo la seguridad de las aeronaves. Toda desviación debe registrarse en el MOA.

Los encargados de mantenimiento, Operaciones e inspección deben ser empleados de tiempo completo.

- vi. Documentos de Compra, alquiler o contrato. El solicitante debe de mostrar documentos de compra, cartas o memorando de entrenamiento, contratos o pre-contratos que den evidencia que el solicitante va a proveer entrenamiento, equipo servicios, mantenimiento, facilidades, entre otras.

3.3.8 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:
 - i. Revisión de las regulaciones, de los documentos OACI y de otro material que guía, que le pueda ser útil.
 - ii. Cambios en el personal gerencial propuesto.
 - iii. Obtener los servicios de un consultor.
 - iv. No continuar con los esfuerzos para obtener un Certificado hasta que no haya subsanado las deficiencias identificadas

3.3.9 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 Aviación Civil de Costa Rica 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. Se le indicará que una vez preparado, si desea reiniciar el Proceso debe de presentar una nueva Fórmula DGAC-AGA-1010 y se tratará como un nuevo caso.

3.4 Fase II - Solicitud Formal

3.4.1 Recepción de la Solicitud Formal

La solicitud formal puede debe ser entregada personalmente por el solicitante. En cualquier caso el solicitante debe ser informado que la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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.

La solicitud formal deberá contener:

- i. La Carta de Cumplimiento: Este documento consiste en un cuadro donde se realiza un control cruzado entre las Regulaciones RAC 14 y RAC 139 con el contenido del manual. Debe indicar:
 - 1. Cada artículo y sus numerales de las regulaciones indicando en cual parte (volumen, página y párrafo) donde se encuentra la relación de cumplimiento en el manual de aeródromo.
 - 2. En una revisión aleatoria, si se detecta que no hay coincidencia entre la carta de cumplimiento y la referencia en el manual de aeródromo. Toda la documentación será devuelta para su respectiva corrección.
- ii. Cronograma de eventos. Se debe enfatizar que el cronograma de eventos es el documento esencial de la solicitud formal. Que debe contener una lista de elementos, actividades, programas, adquisición de terrenos, construcción de instalaciones, adquisición de equipos y otros recursos para proporcionar servicios a las aeronaves; eso debe cumplirse o estar listo

antes de la certificación. El cronograma de eventos se diseñará de tal manera que cada evento sea monitoreado y tenga una secuencia lógica para proporcionar un tiempo razonable para eventos dependientes y para eventos que requieren revisión y / o aprobación o aceptación previa de la Autoridad de Aviación Civil de Costa Rica. El solicitante deberá tener en cuenta que el incumplimiento de un evento o un evento insatisfactorio puede causar demoras en el proceso de certificación. Por ejemplo, si se detectan deficiencias durante la revisión de los manuales, estos serán devueltos al solicitante para su revisión y corrección.

- iii. Manuales y documentos. El solicitante deberá presentar todos los manuales, documentos y planes junto con la solicitud formal. El MOA deberá cumplir con el método aceptado por la RAC-139 u otro método propuesto por el solicitante que cumpla con la RAC-139, RAC14 y las normas y procedimientos internacionales.
- iv. Plan de entrenamiento inicial. Se entiende que un programa de capacitación no se desarrollará completamente al momento de la solicitud formal; sin embargo, el solicitante deberá presentar un programa de capacitación inicial igual o similar al formato final, que contiene la capacitación para proporcionar y cumplir con la demostración técnica de la Fase 4, esta capacitación incluirá:
 - Entrenamiento en auditorías de suministro de combustible
 - Capacitación en sistema de inspección.
 - Entrenamiento en rescate y extinción de incendios.
 - Capacitación en normas, reglamentos y MOA.
 - Introducción a la investigación de accidentes.
 - Factores humanos (Doc. OACI 9683)
 - Mercancías peligrosas
 - Luces, señales y letreros.
 - Otros
- v. Currículums del personal clave. Los registros del personal responsable de las operaciones, mantenimiento, SEI, sistema de gestión de seguridad y el sistema de inspección se adjuntarán a la solicitud para la evaluación correspondiente. Se informará al solicitante que el personal propuesto será observado durante el proceso de certificación. Si durante la reunión previa a la solicitud se percibe que el personal propuesto carece de experiencia o conocimiento para cumplir con las disposiciones de la RAC-139 y RAC-14, se informará al solicitante para que presente a otro candidato o solicitud por escrito a la Autoridad de Aviación Civil una exención a la disposición aplicable

Si el solicitante decide solicitar una exención, deberá demostrar que puede llevar a cabo las actividades sin poner en peligro la seguridad de la aeronave. Cualquier desviación se registrará en el MOA y deberá incluir una presentación por cada exención / excepción solicitada.

Las personas responsables del mantenimiento, las operaciones y la inspección serán empleados a tiempo completo.

Compra o arrendamiento de documentos o contrato. El solicitante deberá mostrar documentos de compra, cartas o memorandos de capacitación, contratos o cartas de

acuerdo, que proporcionen evidencia de que el solicitante proporcionará capacitación, equipo, servicio, mantenimiento, instalaciones, entre otros.

Una solicitud formal puede ser presentada por correo electrónico o puede ser entregada personalmente por el solicitante. En cualquier caso, se informará al solicitante que la DGAC requiere un breve período de tiempo para la revisión inicial de los manuales y documentos presentados. Este período no excederá de 10 días hábiles; durante ese período, el CA se comunicará con el solicitante para informarle sobre la aceptabilidad de la solicitud.

3.4.2 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.
 - i. La carta de solicitud formal debe incluir la información descrita en el párrafo 3.3.7 (c).
 - ii. Carta de cumplimiento
 - iii. Los documentos indicados en el párrafo 3.3.7 de este manual
 - iv. Programa de Eventos.
 - v. Plan de Entrenamiento Inicial.
 - vi. Currículos del personal clave
 - vii. Documentos de compra de contrato o alquiler

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.

3.4.3 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 con respecto a los siguientes criterios.

- 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; la cual constituye una herramienta para asegurar que el Programa de Eventos propuesto es lógico en términos de secuencia 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 aeródromo. 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 tenerse en cuenta para el cumplimiento del Programa de Eventos. El CPC debe 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 auditorias, inspecciones y ensayos.

3.4.4 Manual de Operaciones de Aeródromo

Se debe efectuar una revisión o recorrido de todo el manual, para determinar si contiene la información que la RAC 139 requiere sea incluida y/o si fue preparado siguiendo Apéndice 1 al RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo (MA), también para tener una primera impresión de la calidad con que fue desarrollado el Manual de Operaciones de Aeródromo. El cual podrá ser presentado en un solo volumen o en distintos volúmenes.

- MANUAL OPERATIVO DEL AERÓDROMO
- PARTE 1 Generalidades
- PARTE 2 Organización
- PARTE 3 Detalles de la ubicación del aeródromo
- PARTE 4 Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de Información Aeronáutica AIS
- 4.1 Información General del Aeródromo
- 4.2 Dimensiones del aeródromo e información conexas.
- PART 5 Procedimientos Operacionales de aeropuerto y medidas de seguridad
- 5.1 Notificaciones del aeródromo
- 5.2 Acceso al área de movimiento del aeródromo
- 5.3 Plan de emergencias del aeródromo
- 5.4 Salvamento y Extinción de Incendios

- 5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadoras de obstáculos
- 5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo
- 5.7 Mantenimiento del área de movimiento
- 5.8 Trabajos en el aeródromo
- 5.9 Gestión de plataforma
- 5.10 Gestión de la seguridad en plataforma
- 5.11 Control de vehículos
- 5.12 Gestión de peligro de la fauna
- 5.13 Control de obstáculos
- 5.14 Traslado de aeronaves inutilizadas
- 5.15 Manipulación de materiales peligrosos
- 5.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida
- 5.17 Protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación
- PARTE 6 Sistema de gestión para la seguridad operacional (SMS)
- Programa de mantenimiento
- Plan de capacitación
- Cartas de entendimiento.

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

3.4.5 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 finalice los arreglos para iniciar el entrenamiento. El solicitante no podrá arrancar con el entrenamiento hasta tanto el plan haya sido aprobado.

3.4.6 Hojas de Vida del Personal Gerencial

El Equipo de Certificación debe revisar el historial del personal gerencial que ocupa las posiciones de responsable de operaciones, de mantenimiento e inspección, para asegurar que fueron presentados y que cumplen con la información básica necesaria para justificar el cumplimiento regulatorio.

3.4.7 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.

3.4.8 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica. 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 terminada 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. (Véase el párrafo 3.4.10 para más detalle sobre el rechazo de solicitudes formales).
- 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica usarán durante la etapa fase de evaluación y documentación, demostración e inspección.

3.4.9 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. Si esto se decide, la solicitud formal debe rechazarse de conformidad con el párrafo 3.4.10.
- 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.

3.4.10 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, el JAGA debe notificar acerca de la terminación del Proceso de certificación.

3.4.11 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.

3.5 Fase III - Evaluación Documental

3.5.1 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.

3.5.2 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, 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, un Exbombero para revisar lo del SEI, etc.

- 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, estas lista las puede encontrar en el Capítulo 9 del presente Manual.

3.5.3 Revisión de Documentos

En esta fase, 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 la RAC 14 y RAC 139. Se debe entender que la evaluación documental será exhaustiva y con relación directa con las regulaciones para lo cual la Carta de Cumplimiento es la herramienta fundamental para este fin. Si en esta etapa se encuentran problemas de referencia, se le indicará por escrito al solicitante de la deficiencia y el proceso se suspenderá temporalmente hasta su corrección.

- a) Si la revisión 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.
- b) 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.
- c) 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 inapropiadas. No obstante siempre debe existir el sano juicio.

3.5.4 Determinación final sobre la aceptabilidad del Manual de Aeródromo

- a) El equipo de certificación, después de revisar el manual de aeródromo, enviará una notificación al operador sobre los hallazgos encontrados incluyendo comentarios sobre las discrepancias. Es buena práctica en este punto trabajar en conjunto para llegar a acuerdos sobre la forma de resolver las discrepancias encontradas.
- b) Toda discrepancia debe tener una base objetiva basada en las regulaciones y las buenas prácticas de operación de aeródromos.

- c) Una vez que todos los hallazgos sean resueltos de manera exitosa, se debe preparar una carta en la que conste la aceptación del Manual de Aeródromo y que será enviada al solicitante a la brevedad posible.

3.5.5 Rechazo de la documentación

- a) El rechazo del manual es por lo general un asunto delicado para el solicitante ya que sin duda habrá invertido tiempo y dinero en su elaboración. No obstante, si a pesar de los esfuerzos y flexibilidad razonable la documentación no cumple con el mínimo requerido deberá ser rechazada total o parcialmente. La determinación sobre devolver la documentación total o parcialmente, debe ser lograda con un buen juicio y una actitud razonablemente flexible y buscando mecanismo de diálogo.
- b) 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 lo establecido en las regulaciones. Si bien se espera que el CPC reaccione de manera razonablemente flexible, se deben rechazar los documentos que no estén completos y claros. Es importante documentar las razones del rechazo y conservar en un archivo tales documentos.
- c) El rechazo debe efectuarse mediante una carta con la cual se devuelve la documentación, en un plazo no mayor de 10 días hábiles después de terminada la revisión y negociación con el operador. 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.
- d) Si el solicitante no presenta la documentación corregida y no muestra interés en continuar con el proceso de certificación, el JAGA debe notificar acerca de la terminación del Proceso de certificación.

3.5.6 Aceptación de la documentación

- a) Una vez sean subsanados todos los hallazgos encontrados en el manual de aeródromo la aceptación del manual debe efectuarse mediante una carta oficial en la que se indicará el cierre de la fase III y apertura de la fase IV del proceso en un plazo no mayor de 5 días hábiles después de terminada la revisión. La carta debe estar redactada en términos generales y se deberá indicar en la misma que a partir de este momento cualquier cambio en el manual que deba efectuarse debe pasar por el procedimiento de enmienda al manual de aeródromo con el consentimiento de la DGAC.

3.6 Fase IV: Demostración e Inspección

3.6.1 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 del aeródromo. Esta Fase puede ser dividida en varias etapas para un mejor manejo de la misma.

3.6.2 Observación y Evaluación

El personal de certificación, observará y registrará en la Fórmula **DGAC 1030** 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:

- 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, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad, 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 deben incluir:
 1. Verificación de los datos del aeródromo en el lugar,
 2. Dimensiones, y estado de las superficies de:
 - las pistas;
 - los márgenes de pista;
 - las franjas de pista;
 - las áreas de seguridad de extremo de pista;
 - las zonas de parada y zonas libres de obstáculos,
 - las calles de rodaje;
 - los márgenes de calles de rodaje;
 - las franjas de calle de rodaje; y
 - las plataformas ;
 - distancias declaradas
 3. La presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías;
 4. Inspección de las siguientes luces aeronáuticas de tierra, incluyendo sus registros de verificación en vuelo
 - luces de pista y de calles de rodaje;
 - luces de aproximación;
 - PAPI/APAPI o T-VASIS/AT-VASIS;
 - Iluminación de plataforma;
 - Iluminación de obstáculos:
 - i. Fuente secundaria de energía eléctrica.
 - ii. Indicadores de dirección de viento.

- iii. Iluminación de los indicadores de dirección del viento.
- iv. Señales y balizas de aeródromo.
- v. Letreros en áreas de movimiento.
- vi. Puntos de amarre para aeronaves según corresponda.
- vii. Puntos de conexión a tierra.
- viii. Equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios; tiempos de respuesta y demostración práctica de extinción de un fuego y rendimiento del equipo.
- ix. 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.
- x. Barredoras de pista.
- xi. Equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas.
- xii. Procedimientos y equipo para gestión de la fauna.
- xiii. Radios bidireccionales instalados en los vehículos que utiliza el operador en el área de movimiento.
- xiv. La presencia de luces que puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves.
- xv. Instalaciones de abastecimiento de combustible.
- xvi. Equipo de medición de alcance visual de pista.
- xvii. El plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
- xviii. Además lo siguiente:
 - a) la inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie;
 - b) la promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada;
 - c) 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;
 - d) la inspección diaria del aeródromo por el explotador;
 - e) la planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción;
 - f) la gestión de la plataforma y control de estacionamiento;

- g) el control de vehículos que opere en el área de movimiento o en sus cercanías;
- h) la gestión del peligro de la fauna;
- i) la vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes;
- j) los materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación,
- k) la protección del radar y de las ayudas a la navegación; y
- l) las operaciones con baja visibilidad;
- m) inspección de servicios de tierra.

3.6.3 Verificaciones del SMS

- a) A. Como parte fundamental de los requisitos para el otorgamiento de un certificado el operador solicitante debe contar con:
 - 1. Una política de seguridad respaldada por el gerente responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional.
 - 2. Que el operador del aeródromo cuente con un gerente responsable y un oficial de seguridad operacional (SMS);
 - 3. Gap análisis
 - 4. Calendario de implementaciones del SMS
- b) Que el oficial del SMS no este vinculado a ninguna tarea operativa relacionada con la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del operador al tamaño del aeródromo, en particular en lo que respecta a la independencia de la persona a cargo de la seguridad;
- c) Se debe evaluar la capacidad y competencia del operador del aeródromo para garantizar el compromiso y la responsabilidad suficientes de los funcionarios con respecto a la seguridad del aeródromo. Por lo general, esto se logra mediante la competencia del gerente responsable:
 - 1. Responsabilidad y funciones asignadas: el operador del aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal con respecto a la seguridad, así como las líneas de responsabilidad;
 - 2. Instrucción: el operador del aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, se asegura de que sea adecuada y adopta medidas, si corresponde;
 - 3. Presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador del aeródromo tiene un procedimiento para garantizar que:

- i. El personal y los proveedores de servicios informan sobre incidentes, incluida una descripción de las medidas actuales para poder informar sobre dichos incidentes;
- ii. Los incidentes se analizan con prontitud y las medidas a adoptar se supervisan posteriormente;
- iii. Los informes y análisis de los incidentes se archivan;
- iv. Se informa el estado de los incidentes;

3.7 Fase V : Emisión del Certificado

3.7.1 Generalidades

La emisión del certificado constituye la acción que da por completado el proceso de certificación. El Certificado Operativo de Aeródromo 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 la RAC 139 de la mejor manera posible.

3.7.2 Preparación de la Certificación

- a) La fórmula DGAC-AGA-1005 y DGAC-AGA-1005A 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) Aparte de la forma 1005 y 1005A es parte integral del certificado el cuadro con las exenciones y excepciones otorgadas donde se incluya las acciones correctivas, las medidas de mitigación aceptadas y una sección donde se describan en detalle las condiciones para el certificado y las limitaciones establecidas en él.
- c) La carta de aprobación del MOA será preparada y firmada por el CPC.
- d) Preparar y remitir información que requiere de publicación en el AIP, según lo requerido en el Anexo 15 al Convenio Internacional de Aviación Civil Internacional.

3.7.3 Informe de Certificación

Cuando el nuevo operador es certificado, el CPC es responsable de elaborar el informe de la certificación. Este informe 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) Introducción
- b) Resumen de las Fases

En cada sección el encargado de generar el informe deberá indicar aquellos aspectos relevantes de cada fase del proceso.

1. Fase 1
 2. Fase 2
 3. Fase 3
 4. Fase 4
 5. Fase 5
- c) Condición del otorgamiento de las exenciones y/o excepciones al operador
- d) conclusiones del proceso.
- e) Se debe anotar el resumen de los principales inconvenientes surgidos durante el proceso de certificación o recomendaciones que pueden mejorar el proceso.
- f) Copia de la información del aeródromo que se ha remitido para publicación en el AIP.

3.8 Período de Validez del Certificado de aeródromo

La validez de un Certificado de Aeródromo (CA) emitido bajo la RAC-139.103, 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 CA deje de operar el aeródromo sin una justificación válida para la DGAC, o hasta que expire el período de vigencia que consta en el CA, que puede ser por un máximo de hasta 5 años inclusive, en el caso que no indicara vencimiento.

Suele asociarse la validez del certificado con las fechas en que las exenciones temporales deben estar resueltas con el fin de asegurar que el operador se vea motivado a cumplir con los plazos establecidos entre ambas partes.

3.9 Renovación del Certificado de aeródromo

3.9.1 Validez del CA.

La validez continua de un CA, depende de que el operador de aeródromo mantenga los requisitos de una organización, cumpla con los procedimientos establecidos en su Manual de Operador de Aeródromo, un método de supervisión de las operaciones del aeródromo, un programa de capacitación adecuado, la operación y mantenimiento del aeródromo adecuadas de conformidad con el CA así como la resolución oportuna de todos los hallazgos que se detecten durante la vigilancia del 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 CA sigue teniendo validez.

3.9.2 Vigencia del CA

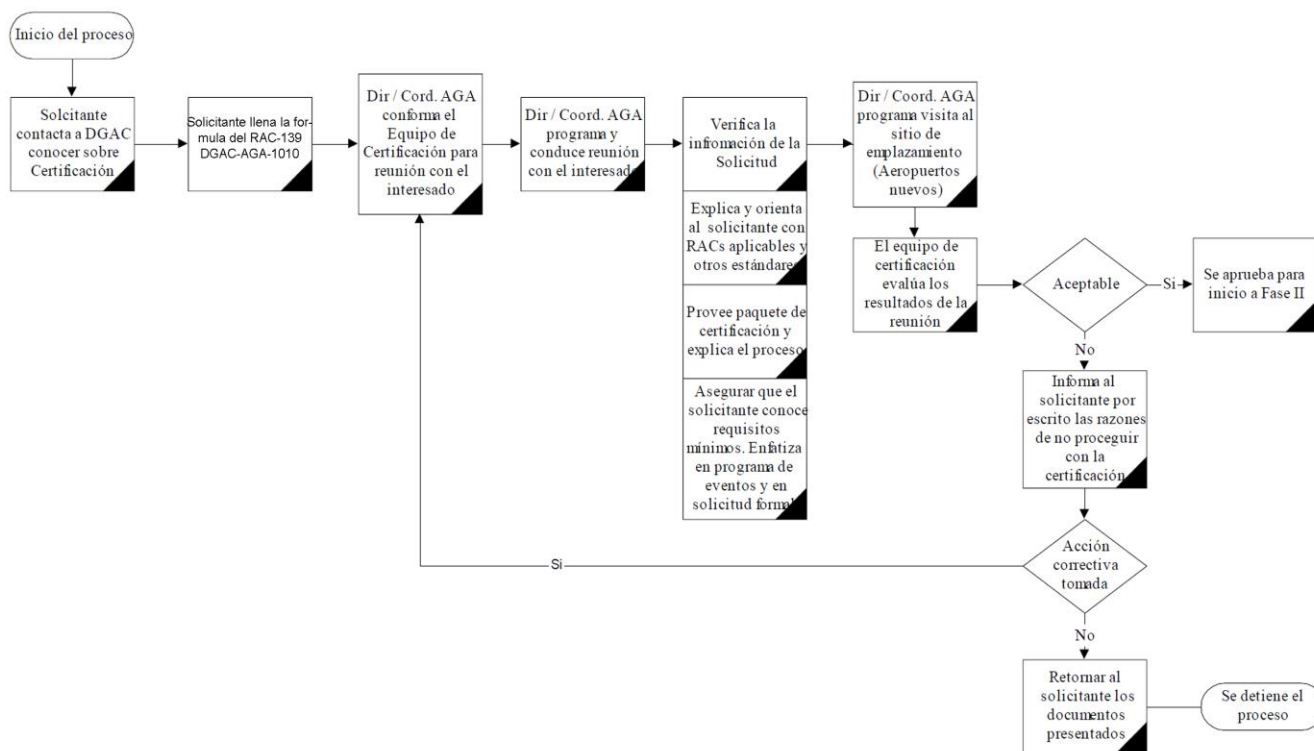
La RAC-139.107 indica claramente en cuanto a la validez del CA, que el mismo es válido desde su fecha de otorgamiento, sin embargo, no establece un período mínimo de vigencia, como sí establece un período máximo de vigencia de hasta quince (15) años,

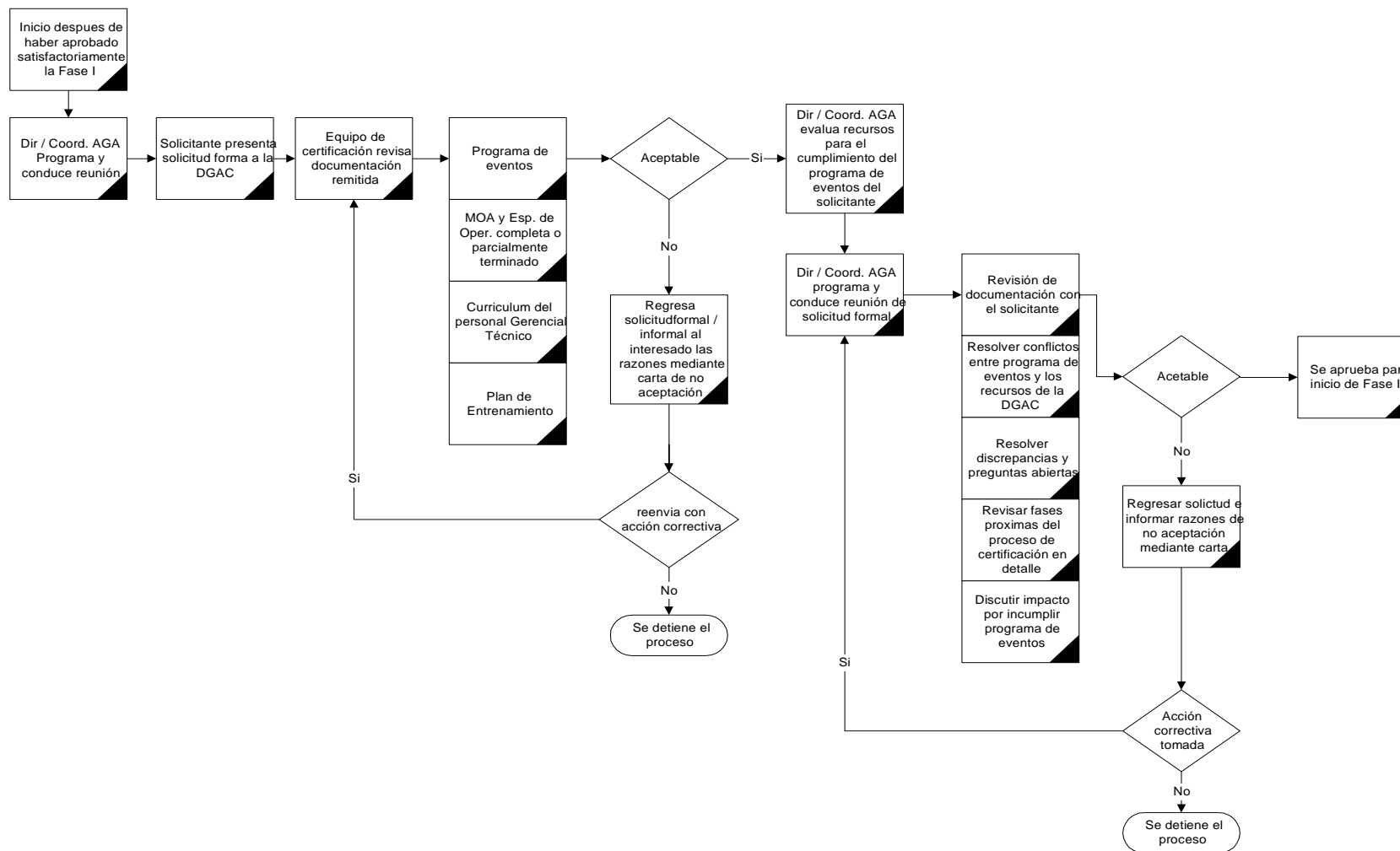
incluso si el CA no tuviera fecha de vencimiento. Al ser este un período máximo quedará a criterio de la DGAC la vigencia que establecerá en el certificado.

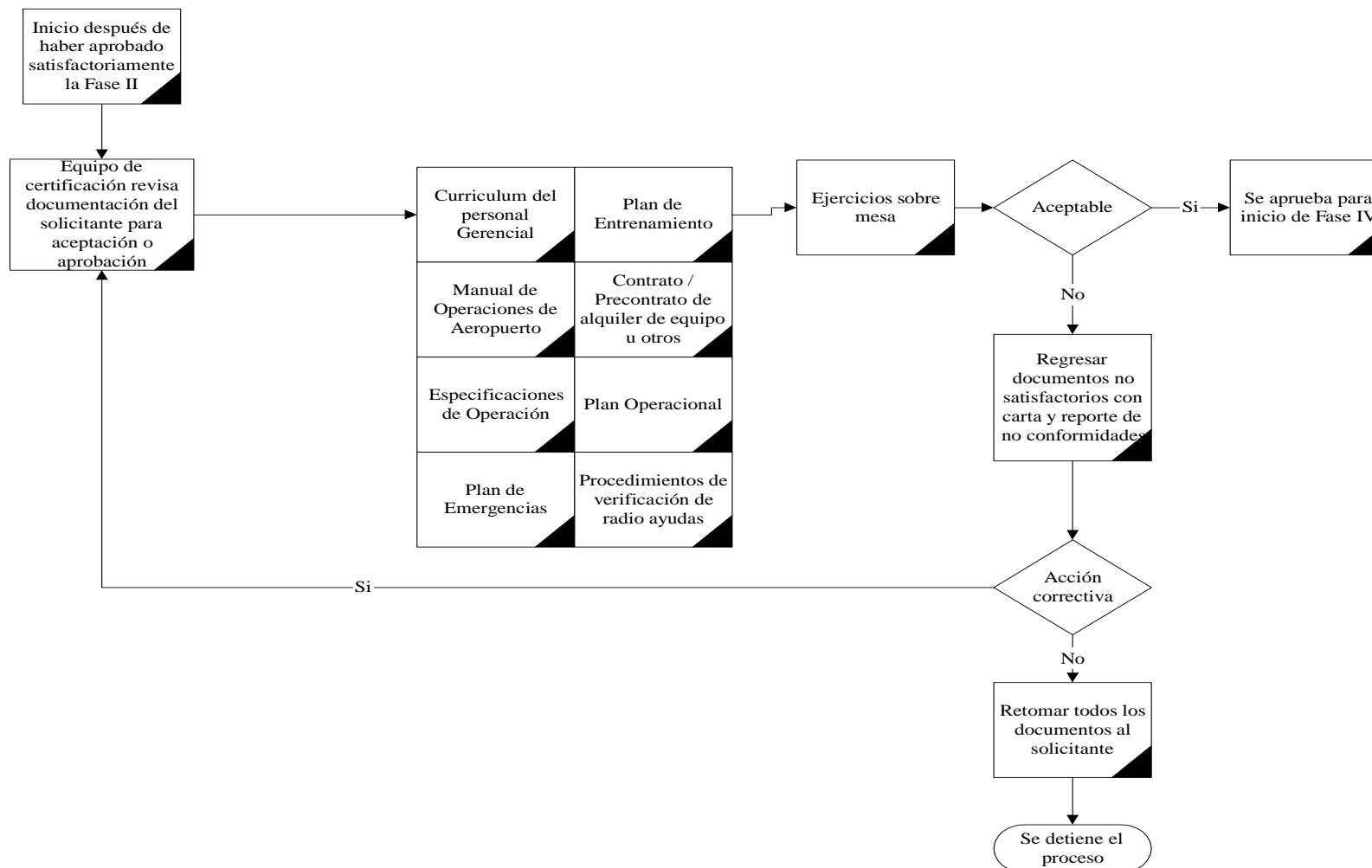
3.9.3 Renovación del CA

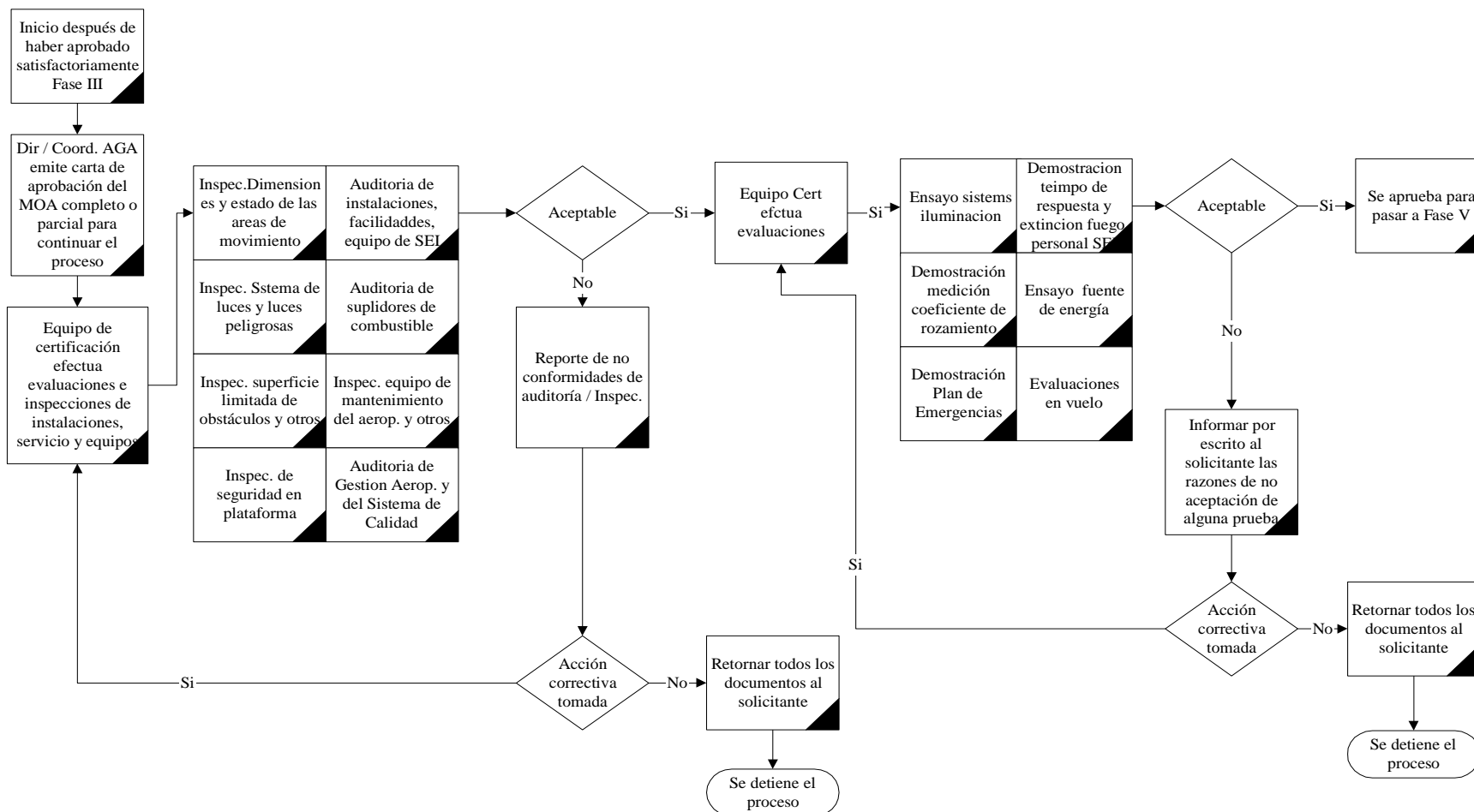
Si el CA tuviere fecha de vencimiento o si no la tuviere, el operador del aeródromo debe solicitar ante la DGAC con al menos tres meses previos a la fecha de vencimiento en el primer caso, o en el segundo caso tres (3) meses previos a que se cumpla el período de los quince (15) años en que fue emitido el mismo. Dicha solicitud debe hacerse mediante la Fórmula DGAC-AGA-1010 que es “Solicitud de Certificado Operativo de Aeródromo”, la misma que fue utilizada para la solicitud inicial de CA.

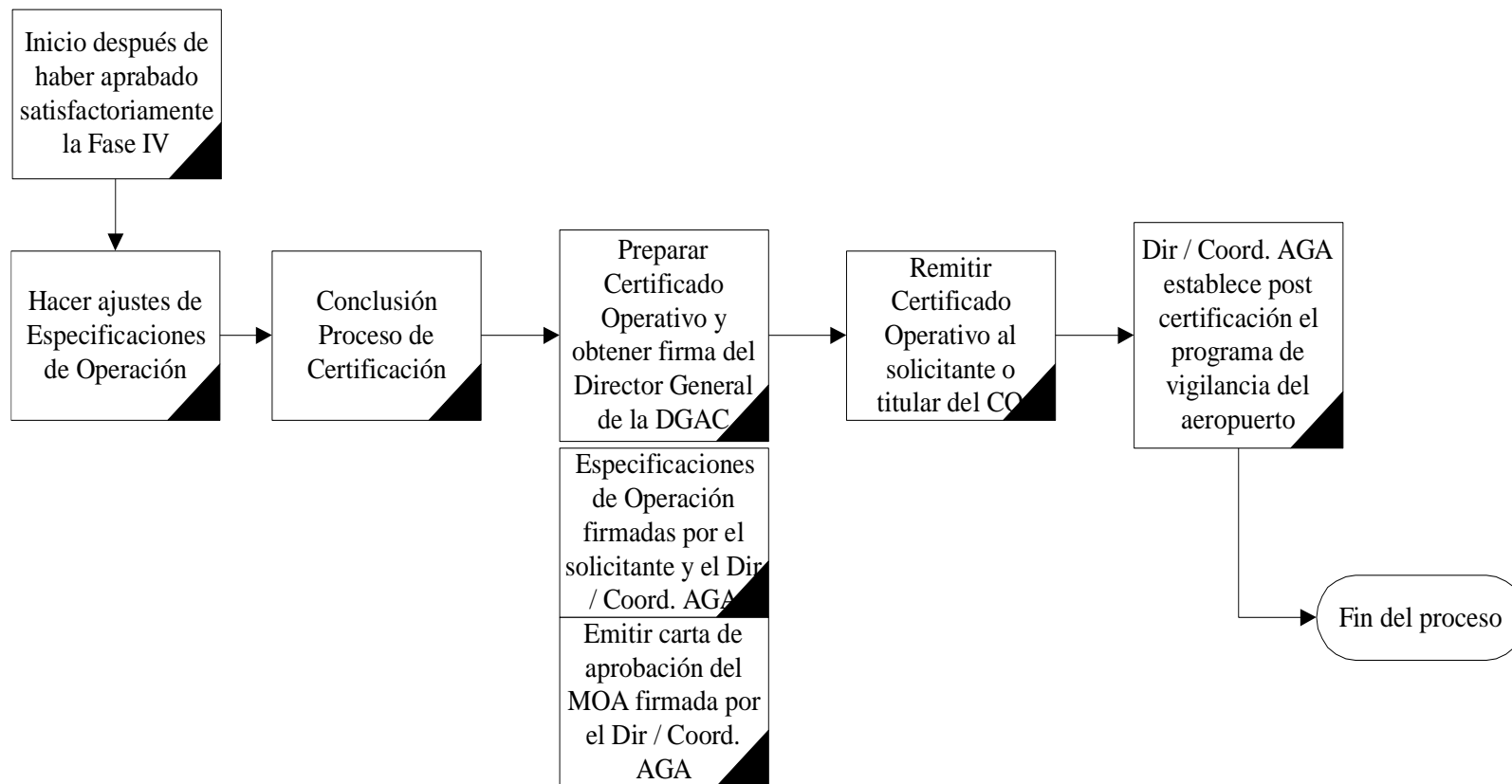
Si bien es cierto la renovación del CA es un requisito formal que se debe cumplir, la misma no involucra un nuevo proceso de certificación y por ende un proceso oneroso y prolongado, sino todo lo contrario; si el operador del aeródromo ha cumplido satisfactoriamente durante la vigilancia permanente que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











CAPITULO IV

Interpretación y Orientación sobre algunas Secciones del RAC 139

4.1 General.

Este capítulo aclara y constituye una guía para varias secciones de la RAC 139. Los párrafos sobre la regulación, 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.

4.1.1 Abreviaciones y Definiciones RAC 139.005

- a. Las Abreviaciones y Definiciones establecidas en la RAC 139.005 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

4.1.2 Limitaciones y condiciones del certificado de aeródromo (RAC139.105)

- a. Las exenciones y excepciones que nos establece en RAC 139.105 y que están definidas en la RAC 139.005 podemos aclarar de la siguiente forma:

4.2 EXENCIONES Y EXCEPCIONES

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 entre 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 del Aeródromo.

Para fines de comprensión, se establecen los siguientes conceptos:

Excepción: autorización a largo plazo otorgada al operador de un aeródromo. Libera la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella a través de un método alternativo con un nivel equivalente de seguridad, realizando un estudio aeronáutico.

Exención: Autorización excepcional y temporal otorgada al operador de un aeródromo. Liberaciones de la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella por un método alternativo con un nivel equivalente de seguridad, desempeño de una gestión de riesgos.

4.2.1 Procedimientos para las excepciones y exenciones

Este punto describe las políticas y procedimientos para procesar una exención a los requisitos de la RAC-139.

Una petición de exención es una solicitud de un operador de aeródromo para estar exento de un requisito de las Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses en un lapso de tiempo determinado. En el caso de los aeródromos, la solicitud de exención la realizará el operador ante la DGAC la cual analizará su posible aprobación según lo especificado la Circular de Asesoramiento técnico AGA 11 “Guía para el análisis de la aceptación de excepciones o exencione para la certificación de aeródromo”.

4.2.2 Políticas

- a. La DGAC-AGA no se "ofrece voluntariamente" para emitir exenciones. El solicitante debe solicitar la exención oficialmente completando el formulario de solicitud de exención y proporcionar la documentación de respaldo necesaria.
- b. El personal de la DGAC-AGA puede enviar digitalmente una copia del formulario para solicitar una exención a cualquier solicitante
- c. El personal de DGAC-AGA puede proporcionar orientación a los interesados de solicitar excepciones
- d. La DGAC-AGA no tomará una posición sobre los méritos de una posible exención o excepción a menos que se haya presentado oficialmente una solicitud de exención.
- e. Cuando la solicitud de exención se haya presentado formalmente e ingresado a valoración por parte de la DGAC-AGA, el solicitante recibirá un oficio de recepción.
- f. El manejo de esa exención debe seguir el procesamiento normal y debe cumplir con la metodología descrita en el Anexo 1.
- g. Cada exención otorgada por la DGAC-AGA, será publicada en el AIP del aeródromo correspondiente.
- h. Si la exención o excepción proporciona una relevación de un SARP de la OACI. La DGAC debe analizar si la misma implica una diferencia a fin de editar el EFOD (Presentación electrónica de diferencias) en el sitio web de la OACI CMA para reflejar la exención y el texto.

4.2.3 Solicitudes de exenciones y excepciones.

Una de las primeras determinaciones que deben hacerse durante la certificación es si el solicitante ha solicitado una exención de los requisitos reglamentarios.

Si el interesado ha solicitado exenciones o excepciones con la solicitud formal y llenado el formulario AGA-1010B, el encargado del proceso de certificación por parte de la autoridad aeronáutica llevará a cabo la revisión de manera prioritaria.

4.2.4 Necesidades de exenciones o excepciones:

- a) El cumplir completamente con la RAC-139 Y la RAC-14 es el objetivo principal del proceso de certificación. Pero es un objetivo muy idealista donde los operadores y las organizaciones existentes se enfrentan al gran conjunto de regulaciones nacionales e internacionales a cumplir.
- b) Hasta que el operador determine su nivel real de conformidad durante la finalización de las listas de verificación de cumplimiento de la regulación, existen restricciones no identificadas e involuntarias. Durante ese proceso, el operador determinará inevitablemente que hay algunos requisitos que no pueden cumplirse a corto plazo o por un grupo específico de organizaciones.
- c) El personal asignado por parte de DGAC-AGA como encargado del proceso de certificación debe subrayar la importancia al solicitante de desarrollar su lista de verificación de cumplimiento con las regulaciones RAC-139 y RAC-14 tan pronto como se asuma que su MOA está listo para su presentación.
- d) Este esfuerzo debe identificar los requisitos que el solicitante:
 - i. Cree que no debe aplicarse a su aeródromo y sus operaciones (desviación de solicitud);
 - ii. No podrá cumplir en el corto plazo (solicitud de exención);
 - iii. Tiene una alternativa posible que logrará un nivel de seguridad equivalente (solicitud de exención)

4.2.4.1 Excepciones

- a) Las excepciones a las regulaciones permiten que la DGAC-AGA brinde un método para mitigar la no conformidad con la regulación, Se realiza un estudio aeronáutico para evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas de aeródromo especificadas en los RAC14 y RAC139 establecidas conforme los requerimientos del Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para presentar medios alternativos de garantizar la seguridad de las operaciones de aeronave, evaluar la efectividad de cada alternativa y recomendar procedimientos para compensar la desviación.
- b) Las excepciones a las regulaciones están destinadas a permitir que se proporcione un método para mitigar la deficiencia regulatoria a un solicitante en aquellos casos en los cuales AGA si lo acepte.
- c) Las excepciones obedecen a una autorización a largo plazo otorgada al operador de un aeródromo. Libera la obligación legal de cumplir con una norma o parte de ella a través de un método alternativo con un nivel equivalente de seguridad, realizando un estudio aeronáutico.
- d) Es responsabilidad del solicitante presentar una solicitud de excepciones de conformidad con las disposiciones de la RAC-139 y RAC-14

- e) Las referencias cruzadas de la regulación RAC-139 presentada con la solicitud formal por parte del interesado debe incluir un oficio con la solicitud de exención especificando la o las secciones reguladoras afectadas.
- f) El encargado del proceso de la certificación por parte de AGA revisará las solicitudes de excepciones y determinará si una exención está justificada. Si esta solicitud cumple con los criterios para la emisión de una exención, se completará el período de notificación previa y comentarios de acuerdo con los tiempos establecidos por la DGAC.
- g) Esta evaluación normalmente se asigna a un miembro específico del equipo de certificación. La especialidad técnica del inspector asignado dependerá de la Sección de la RAC-139 o RAC-14 para la cual se solicita una excepciones.
- h) Cuando se concede una excepciones, ocurrirán las siguientes acciones:
 - i. Se otorgará al operador una aprobación formal de la excepción.
 - ii. El operador que solicito la excepción deberá presentar un plan de mitigación donde se determine el mecanismo de análisis para definir la medida correctiva de dicha desviación

4.2.4.2 Exenciones

- a) Las exenciones a las regulaciones están destinadas a permitir que AGA brinde un método para mitigar la deficiencia regulatoria a un solicitante en aquellos casos en los cuales AGA lo acepte.
- b) Es responsabilidad del solicitante presentar una solicitud de exención de conformidad con las disposiciones de la RAC-139 y RAC-14
- c) Las referencias cruzadas de la regulación RAC-139 presentada con la solicitud formal por parte del interesado debe incluir un oficio con la solicitud de exención especificando la o las secciones reguladoras afectadas.
- d) El encargado del proceso de la certificación por parte de AGA revisará las solicitudes de exención y determinará si una exención está justificada. Si esta solicitud cumple con los criterios para la emisión de una exención, se completará el período de notificación previa y comentarios de acuerdo con los tiempos establecidos por la DGAC.
- e) Esta evaluación normalmente se asigna a un miembro específico del equipo de certificación. La especialidad técnica del inspector asignado dependerá de la Sección de la RAC-139 o RAC-14 para la cual se solicita una exención.
- f) Cuando se concede una exención, ocurrirán las siguientes acciones:
 - i. Se otorgará al operador una aprobación formal de la exención.

- ii. El operador que solicito la exención deberá presentar un plan de mitigación donde se determine el mecanismo de análisis para definir la medida correctiva de dicha desviación
- iii. El operador deberá solicitar el plazo requerido para resolver la desviación y apegarse a él.

4.2.5 Revisión de las solicitudes de excepciones, exenciones

4.2.5.1 Revisión Inicial de Cumplimiento

- a) DGAC-AGA revisará las solicitudes para garantizar que los siguientes elementos se incluyan en la solicitud de exención:
 - i. La justificación técnica y el alcance de la exención, excepción o desviación solicitada.
 - ii. Información, opiniones de la industria o argumentos técnicos para justificar las solicitudes.
 - iii. La razón por la cual la solicitud sería de interés público.
 - iv. La razón por la cual la exención, excepción o desviación no afectaría negativamente la seguridad operacional y la acción a tomar por el solicitante para proporcionar un nivel de mitigación igual al proporcionado por la norma.

4.2.6 La solicitud no cumple con los requisitos

- a) Si la petición no incluye la información requerida, DGAC-AGA se prepara una oficio de rechazo.
- b) Este oficio explica por qué la petición no cumple los requisitos y debe enviarse al peticionario dentro de los 30 días posteriores a la recepción de la petición.

4.2.7 La solicitud cumple con los requisitos

- a) Si la petición cumple con los requisitos, la DGAC-CR preparara un oficio acusando recibo de la petición dentro de los 30 días.
- b)
- c) Este oficio será firmado por el representante autorizado de la DGAC.

4.2.8 Análisis de la solicitud

- a) El gerente del proceso de certificación por parte de la DGAC-AGA reunirá al equipo de trabajo de conformidad a la especialidad a analizar, ya sea en materia operativa, Ingeniería u otros.
- b) Se verificara si la solicitud obedece a una exención o excepción, en caso de que la solicitud fuera para una exención se analizara el análisis de seguridad operacional y las medidas correctivas propuestas para su mitigación y el cronograma de obra para el cierre de la misma, en caso de que la solicitud fuera para una excepción se revisará el estudio aeronáutico con las medidas de mitigación.

- c) Si luego del análisis de la solicitud el equipo de revisión considera que es posible otorgar la dispensa y los documentos presentados son satisfactorios este remitirá un oficio al solicitante en donde indique la aprobación de la posibilidad de otorgar una exención o excepción indicándole el nivel de profundidad del estudio para establecer las medidas de mitigación apropiadas sea, un Estudio Aeronáutico completo o una evaluación de seguridad operacional (Análisis de Riesgo),
- d) En el caso de que la documentación presentada por el interesado no cumpla con lo especificado en este documento, el gerente del proyecto de certificación por parte del Estado remitirá al solicitante un oficio con los hallazgos.
- e) Toda excepción y exención aprobada deberá estar incorporada dentro de los planes de vigilancia de DGAC-AGA para su debido seguimiento.
- f) La DGAC-AGA deberá cerciorarse del cumplimiento e las medidas correctivas aprobadas como parte de la mitigación de las desviaciones con las RAC-139 y RAC-14.

4.2.9 Otorgar o negar una solicitud para una exención

4.2.9.1 DECISIÓN DE OTORGAR

- a) Después de completar el análisis, AGA puede concluir que los argumentos del peticionario respaldan la exención.
- b) En este caso, AGA redactará un oficio que otorgue la exención para la firma del encargado de la Unidad de Supervisión de Aeródromos (AGA).

4.2.9.2 DECISIÓN DE NEGAR

- a) Después de revisar todos los argumentos que respaldan la solicitud de la exención, AGA puede determinar que el solicitante no ha mostrado un argumento razonable para otorgar la exención.
- b) La decisión de denegar la exención se basa en la determinación de que la exención no sería de interés público, afectaría negativamente la seguridad o, si corresponde, no proporcionaría un nivel de seguridad igual a la regulación.
- c) En tales circunstancias, AGA preparará un oficio para la denegación de la solicitud de exención firmada por el encargado de la Unidad de Supervisión de Aeródromos (AGA)
- d) El documento de rechazo responde a las mismas preguntas citadas en la solicitud de la exención e incluirá la refutación de AGA a los argumentos del solicitante.

4.2.9.3 Contenido del oficio de aceptación de exención

- a) El documento que otorga la exención debe responder las siguientes preguntas:
 - i. ¿Cuál fue la exención solicitada por el interesado?
 - ii. ¿Qué regulación afecta la solicitud de exención?

- iii. ¿Qué argumentos utilizó el solicitante para respaldar la solicitud de exención?
 - iv. Si AGA no está de acuerdo con todos los argumentos presentados por el peticionario para apoyar la concesión de la exención, se discutirán estos motivos.
- b) Todas las exenciones presentadas por el solicitante deben ser abordadas. El documento debe analizar cómo la solicitud de exención no afectará negativamente la seguridad y debe ser presentado con los análisis de seguridad operacional y las acciones de mitigación para mantener un nivel de seguridad aceptable para la regulación afectada.
- c) Todas las condiciones, modificaciones de diseño, limitaciones operativas, fecha de vencimiento, etc. deben formar parte de la cláusula de exención.

4.3 Formularios de solicitud de exención/excepción

Ver forma 9.008 en Capítulo 9

4.4 Análisis de Exención o Excepción

El proceso de Análisis deberá efectuarse de una manera sistemática involucrando todas las disciplinas de la aviación que sean necesarias para tomar una decisión colegiada. La lista de verificación 9.008-1 ayuda a llevar un mejor control del proceso.

4.5 Seguimiento

Una vez que las medidas de mitigación propuestas sean aprobadas por la DGAC y se hayan implementado, el Operador del Aeródromo 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.

4.6 Requerimientos sobre el Manual de Operaciones del Aeródromo (MOA/MA)(Sub parte C RAC 139).

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

RAC 139.203 Preparación del Manual de Operaciones del Aeródromo.

RAC 139.205 Contenidos del Manual de Operaciones del Aeródromo.

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

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 (MA).

- a. El manual de operaciones del Aeródromo que puede ser abreviado como MA o 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 MOA. Como parte de la evaluación, el Inspector de Aeródromos debe determinar que:
- i. El MOA contiene los elementos necesarios exigidos en la sub parte C de la RAC 139.
 - ii. El MOA debe reflejar las condiciones y operaciones reales del aeródromo.
 - iii. Se debe mantener una copia completa y vigente del MOA aprobado, en el aeródromo y en los departamentos las partes aplicables.
 - iv. Cada página del MOA tiene la fecha de la aprobación inicial o la fecha de la revisión más reciente.

4.7 Enmienda al MOA 139.207

Una “enmienda” al MOA es un cambio importante en el método de cumplimiento de la 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:

- Desarrollo del Plan para el Manejo de los peligros de Animales Silvestres
- Cambios en el nivel de protección del SEI.
- Cambios en la frecuencia/responsabilidad de las inspecciones de seguridad.
- Cambios en la responsabilidad de la asistencia médica básica de emergencia.
- Cambios importantes en las instalaciones físicas, tales como una nueva pista de aterrizaje o una ampliación de la pista de aterrizaje.
- Cambios resultantes de una revisión del Plan de Emergencias del Aeropuerto PEA.

La circular de asesoramiento DGAC-AGA-05-2016 proporciona un procedimiento para la enmienda del Manual de Aeródromo

4.8 Personal 139.303

- a. Durante la inspección, el Inspector de Aeródromos debe determinar si existe suficiente personal calificado para cumplir con los requisitos del MOA 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 la 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 a 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.)
- c. El manual de aeródromo debe incluir una página donde se indiquen los nombres del personal clave: Operaciones, Mantenimiento, SMS a fin de que una vez aprobado ese personal no pueda ser cambiado sin que medie una enmienda al MOA aprobada por la DGAC.

4.9 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 la 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:
 - i. 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).
 - ii. 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).
 - iii. 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 Inspector de Aeródromos .

4.10 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.

4.11 Franjas de pista 139.309

- a. Durante la inspección, determine si:
- i. Las dimensiones de las franjas de pista se reflejan con precisión en el MOA. Se recomienda que el Inspector de Aeródromos porte una cinta métrica de 30 o 50 m o una rueda de medición para revisar las dimensiones de las franjas que parecieran no estar correctas.
 - ii. 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.
 - iii. Los soportes frangibles de las estructuras de soporte metálicas superan las 3 pulgadas sobre el nivel circundante. Si es una NAVAID de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica que discrepa con la RAC 139, el Inspector de Aeródromos debería identificar la no conformidad y reportarla a la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica .
- b. Todas las variaciones de la superficie, tales como cunetas de desagüe y alcantarillas, dentro de las franjas deben documentarse en el MOA. 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 la 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.

4.12 Ayudas visuales 139.311

- 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 deberían 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:

¿Hay otras indicaciones visuales en la intersección, por ejemplo, señales de orientación o iluminación en la línea central?

¿Es compleja la geometría de la intersección?

¿Confundiría al piloto la adición de otra luz semi-rasante?

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:

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.

En el informe debe documentar las semi-rasantes faltantes y, cuando sea pertinente, las medidas tomadas.

- b. 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.
- c. 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.
- d. El aeródromo está equipado con un faro de aeródromo en funcionamiento si está abierto durante las horas de oscuridad o durante IMC.
- e. 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.

- f. Las luces indicadoras de obstáculos están en funcionamiento. Revise la carta de aproximación, para obtener una lista de los obstáculos iluminados.
- g. 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.
- h. 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.
- i. 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.

4.13 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.
 2. El promedio trimestral de operaciones de las aeronaves de transporte de pasajeros. Véase la RAC 139.3, Definiciones.
- b. Orientación para determinar el Índice de SEI.
 1. Un índice lo determina las aeronaves más grandes programadas para usar el aeródromo. Si hay más movimientos de aeronaves en los tres meses pico de ese grupo de aeronaves, la categoría será para el grupo de ese nivel.
 2. Sin embargo, si hay menos de 700 en el grupo más grande que usarán el aeródromo, el índice será la categoría por debajo del grupo más grande, pero no estará por debajo del índice 5.

Ejemplos:

- Si un aeródromo presenta 700 movimientos con aeronaves Boeing 727 (índice 7) y dos Boeing 737 (índice 6), el Índice sería el índice C. Si el número de operaciones de Boeing 727 se reduce al índice sería el índice B. Si hay menos de una salida de aeronaves Boeing 727 y ninguna otra aerolínea de alguna línea aérea, entonces el índice seguiría siendo el índice 6, uno por debajo del índice especificado para la aeronave.
- Si un aeródromo es usado por cuatro aeronaves del índice 5, seis aeronaves del Índice 6, cero aeronaves del Índice 7 y cuatro aeronaves del Índice 6, el índice de SEI sería el C.
-

4.14 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 de 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 de 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 de la RAC 139.317.

3. Reducción del nivel de protección 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 MOA.
- (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.

4.15 Equipo necesario para desempeñar sus funciones (Personal de 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).

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.

- b. 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.

El conductor/operador del vehículo de SEI tendrá el equipo de protección listo.

- c. 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.
- d. El programa de capacitación de SEI cumple con los requisitos de la Sección 139.319(j) (2) y demuestra su conocimiento en estas áreas.
- e. 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”

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.

- f. 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 establecidos 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).

- g. Debe haber suficiente personal de SEI disponible para operar los vehículos de SEI necesarios, de acuerdo con la Sección 139.319(j) (4).
- h. 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 obligatorios restantes responden en el sitio y comienzan a descargar el agente en un plazo de 4 minutos desde la alarma.
- 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.
 - 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:

- Tener una 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.
- 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.
- 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 la 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.
- Queda a discreción del Inspector de Aeródromos el sitio donde se realiza el ejercicio de tiempo de respuesta en el aeródromo.
 1. 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.
 2. 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 MOA. 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.

3. 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica y a las aerolíneas cuando el equipo SEI obligatorio para cumplir con los requisitos de categoría se descompone y no puede repararse de inmediato.
4. 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:
 - i. Para Aeródromos con categoría 6 a 10, al menos algún otro vehículo obligatorio debe llevar dos extintores de incendio portátiles con químico seco.
 - ii. 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. 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 restringir el aeródromo para las actividades de operadores aéreos.
- i. Respuesta fuera del Aeródromo del Equipo SEI. El MOA 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 recurrir a este respaldo, en ciertas circunstancias particularmente cuando algún incendio pone en peligro la operación a los equipos e instalaciones del aeródromo.

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.

4.16 Manejo y Almacenamiento de Materiales Peligrosos y Sustancias 139.321

- a. El Inspector de Aeródromos 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 MOA 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 Inspector 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica. 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.
- b. 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.
 - c. 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.

4.17 Indicadores de la Dirección del Viento 139.323

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar si el aeródromo tiene un cono de viento en funcionamiento. La Sección 139.323 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.

4.18 Plan de Emergencias Aeroportuarias (PEA) 139.325

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar si:
 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.
- b. 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.
 - c. 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.
 - d. Los inspectores deberían asistir al ejercicio de escala completa del PEA, cuando sea posible.

4.19 Programa de Inspección Interna 139.327

El Inspector de Aeródromos debe determinar si:

- a. 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.
- b. 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.

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

- c. 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.

- d. 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.
- e. Un sistema de notificación está vigente si es adecuado para garantizar una oportuna corrección de las condiciones aeroportuarias inseguras observadas durante la inspección.
- f. Se mantienen registros de inspección de los 24 meses anteriores y muestran las condiciones encontradas y las medidas correctivas tomadas. En los registros de los órdenes de trabajo pueden incluirse las medidas correctivas.

4.20 Vehículos de Tierra 139.329

- a. El Inspector de Aeródromos 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica y de entidades que den mantenimientos a las ayudas de navegación y algunos vehículos de construcción también se consideran necesarios para las operaciones aeroportuarias.
 - 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 MOA 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 conocer si los procedimientos para controlar los vehículos en las áreas de movimiento 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica . 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 MOA 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 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.
9. Cualquier registro de accidentes o incidentes que involucren aeronaves y/o vehículos terrestres de la línea aérea en las áreas de movimientos está disponibles para la inspección.

b. 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 de la 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 de la 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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 pedírsele 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.
4. 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:

“Tenemos conocimiento que un empleado de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica . 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).”

Si la investigación indica claramente que los procedimientos para los vehículos del aeródromo son inadecuados, debería pedirse al aeródromo que corrija esta situación.

4.21 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica
 1. Si las obstrucciones no se han eliminado o señalizado, deberá indicársele al operador aeroportuario que solicite un estudio aeronáutico. Si la señalización o iluminación no es aceptable para la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica , 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 de la 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.
 - b. El operador del aeródromo debe incluir en su MOA 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 un programa se incluya en el MOA.

4.22 Protección del NAVAIDS 139.333

El Inspector de Aeródromos debe determinar que:

- a. El operador del aeródromo ha establecido los procedimientos adecuados para evitar la construcción de instalaciones en el aeródromo que ha determinado afectaría la operación del 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 NAVAIDS. Esto tiene la intención de evitar que las actividades de construcción o mantenimiento en el aeródromo eliminen 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.

4.23 Protección Pública 139.335

- a. El operador aeroportuario tiene las salvaguardas necesarias contra el ingreso involuntario de personas o vehículos no autorizados al área de movimiento. Estas salvaguardas 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.
- 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.

4.24 Manejo de Peligros causados por fauna 139.337

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar que:
 1. 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 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 tratarse ser requerido. ATS también deberá ser consultada acerca de los peligros de animal silvestre.

2. El operador del aeródromo debe establecer los procedimientos para realizar un estudio ecológico. Cuando se originó 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.
 - i. Un choque con muchas aves constituye un incidente.
 - ii. La ingestión en un motor puede aplicarse a una sola ave.
 - iii. Si hay vigente un Plan para el Manejo de los Peligros de Animales Silvestres, el Inspector de Aeródromos debe revisar los siguientes puntos:
 - Su efectividad para lidiar con los peligros de un animal silvestre.
 - Debería reevaluarse las indicaciones de la existencia de peligros de un animal silvestre descritos en el estudio ecológico.
 - El personal con responsabilidades en el Plan para el Manejo de los Peligros de un animal silvestre tiene la capacitación adecuada.
 - Los procedimientos indicados en el plan, tales para realizar, inspecciones antes de que se lleven a cabo operaciones de las aerolíneas.
 - El progreso de los proyectos de modificación del hábitat o de cambios en el uso de la tierra identificados en el plan. Existencia de permisos de depredación vigentes, si es aplicable.
- b. 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.
- c. 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 Inspector de Aeródromos . Si un Inspector de Aeródromos necesita de orientaciones técnicas adicionales antes de aceptar el plan, puede solicitarse la colaboración del biólogo.
- d. Cuando un operador del aeródromo solicita colaboración para llevar a cabo un estudio ecológico, deberá informar y proporcionar copias de toda la correspondencia al Inspector de Aeródromos . Al recibir las recomendaciones del estudio, el Inspector de Aeródromos tomará la(s) medida(s) que considera apropiadas.

4.25 Identificación, Señalización de áreas de Construcción. 139.341(a)

El Inspector de Aeródromos debe determinarse así:

- 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 el OACI DOC 9137 Parte 6.
- 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.

4.26 Informe de la condición del Aeródromo 139.339 (Esta sección aplica hasta el 3 de noviembre de 2021)

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar si:
 1. 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.
 2. 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.
 3. Las condiciones difundidas a los operadores aéreos incluyen las condiciones exigidas en la sección 139.339 (d)

4.27 Informe de la condición del Aeródromo 139.339 (Esta sección aplica a partir del 4 de noviembre de 2021)

- a. El Inspector de Aeródromos debe determinar si:
 1. 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.
 2. 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.

3. Las condiciones difundidas a los operadores aéreos incluyen las condiciones exigidas en la sección 139.339 (d)
 - b. A partir del 4 de noviembre de 2021 los operadores de aeródromo deberán notificar las condiciones del estado de la pista con la metodología relativa al Sistema Global de Reporte de las condiciones de pista.
 1. La evaluación y la notificación del estado del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma son necesarias para proporcionar a la tripulación de vuelo la información necesaria para la operación segura del avión. El informe del estado de la pista (Runway Condition Report RCR) se utiliza para notificar la información evaluada.
 2. La filosofía del RCR es que el explotador del aeródromo evalúa el estado de la superficie de una pista cuando hay presencia de agua y arena suelta, ceniza, etc. . A partir de esta evaluación, se notifica una clave de estado de la pista (RWYCC) y una descripción de la superficie de la pista, información que la tripulación de vuelo puede utilizar para calcular la performance del avión. Este formato, basado en el tipo, el espesor y la cobertura de los contaminantes, es la mejor evaluación que el explotador del aeródromo puede hacer del estado de la superficie de las pistas; sin embargo, se tomará en consideración y se mantendrá actualizada toda la demás información pertinente, y se deberá notificar sin demora los cambios en las condiciones.
 3. La RWYCC refleja la capacidad de frenado en la pista como una función de las condiciones de la superficie. Con esta información, la tripulación de vuelo puede calcular, basándose en la información sobre la performance que proporciona el fabricante del avión, la distancia de frenado necesaria de una aeronave, en las condiciones prevalecientes.
 4. Cuando la totalidad o una parte de la pista está contaminada con agua estancada, u otros contaminantes, el estado de la pista debería difundirse por medio de los servicios AIS y ATS. Cuando la pista está mojada, pero no en relación con la presencia de agua estancada la información evaluada debería difundirse utilizando el informe del estado de la pista por medio del ATS únicamente.
 5. Los inspectores de aeródromos deben estar bien entrenados en la manera de obtener el RCC a través de la RCAM y otros criterios involucrados

Nota: Mayores detalles de este tema se encuentra en el Doc.. 9981. Parte II Capítulo 1

- c. Esta metodología requiere de un entrenamiento del personal del aeródromo a fin de que conozca los pormenores de la obtención del código de condición de pista, por esta razón lo primero que debe evaluar el IA es el conocimiento que el operador tiene de la metodología de reporte.

CAPÍTULO V

Vigilancia de la Seguridad Operacional del Aeródromo

5.1 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.

5.2 Políticas Generales

- a. Vigilancia: Es la supervisión permanente de la seguridad Operacional de un aeródromo, mediante evaluaciones, examinación, orientación y auditorias 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 139.105 y en el artículo 88 de la Ley de Aviación Civil . La Unidad de Supervisión de Aeródromos elaborará anualmente el plan de vigilancia para los aeródromos a los que les sea aplicable este RAC de acuerdo con la sección 139.001.
- 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 de la RAC 14 y 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 MOA.
- 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.
- d. 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.

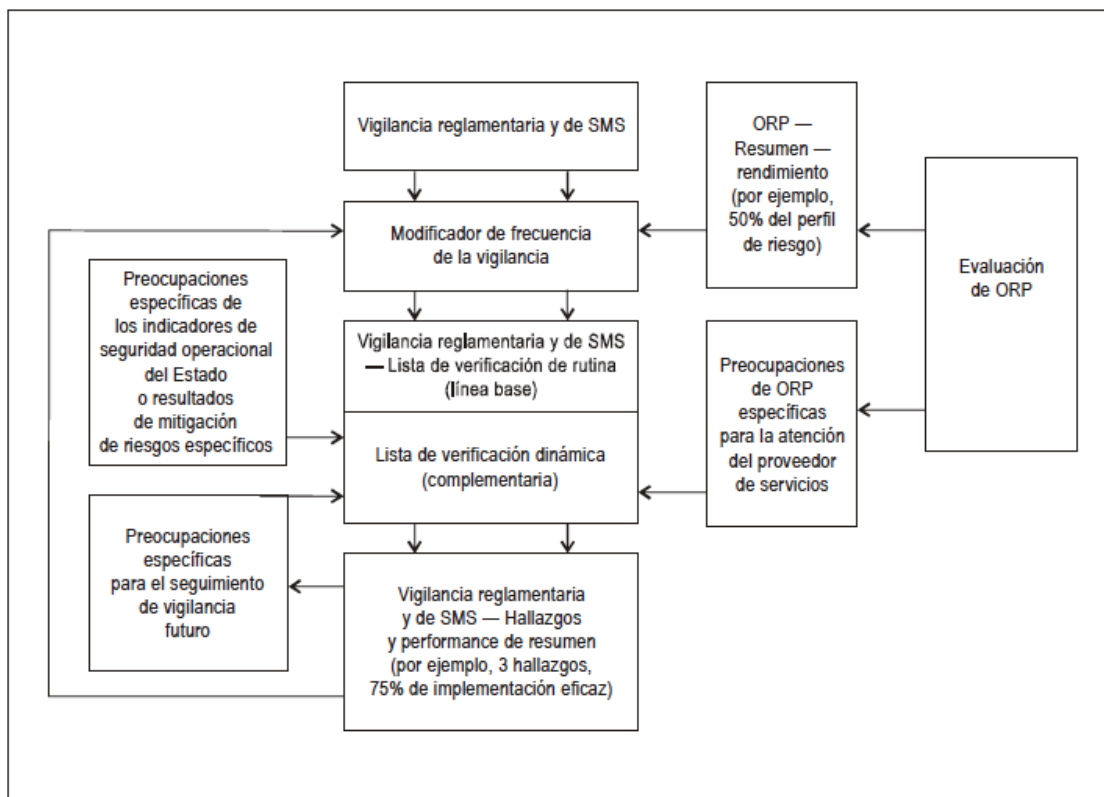


Figura 5-1 Concepto de datos de SO y vigilancia basada en riesgos

- a. Procedimiento para la priorización de las vigilancias basada los indicadores de riesgo que produzcan mayor preocupación en cuanto a la seguridad operacional.
 1. Antes de elaborar del Plan de Vigilancia anual la Unidad de Supervisión de Aeródromos se pondrá en contacto con la oficina encargada del SSP del estado para recabar información sobre las áreas que requieran una inspección prioritaria, basada en la información generada por dicha oficina.
 2. Se deberán incluir y priorizar en el plan de vigilancia anual las inspecciones relacionadas con la información que proporcione la oficina encargada del SSP 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.
 4. Si no existen indicadores de desempeño de la seguridad operacional, la Unidad de Supervisión de Aeródromos elaborará su plan de vigilancia basado en análisis de riesgo de los principales hallazgos de vigilancias anteriores dando prioridad a las áreas que se infiera del análisis pueden afectar mayormente la seguridad operacional.
 5. El plan de vigilancia deberá abarcar todos los aspectos establecidos en las regulaciones en un plazo de no más de dos años.

5.3 Alcance de las Actividades de Vigilancia

5.3.1 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.

5.3.2 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 de la 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 de la 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.

5.3.3 Normas de Aeródromo

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

- a. 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.

5.3.4 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.

5.3.5 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 MOA, incluyendo el Plan de Emergencia Aeroportuaria (PEA). Discutir cualquier pregunta que tenga derivada de la revisión del MOA previa a la inspección. Revisar al azar el estado de los puntos indicados en el MOA 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 MOA 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.

5.3.6 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 publica 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.
 6. Observe las operaciones de los vehículos de tierra y busque lo siguiente:
 7. -Acceso limitado a las áreas de movimiento y seguridad únicamente para los vehículos necesarios para las operaciones del aeródromo.
 8. - Uso de los procedimientos exigidos.

-
9. -Conocimiento y uso de la terminología apropiada por parte de los conductores.
 10. - Señalización adecuada de los vehículos.
- d. Asegúrese que el público está protegido contra ingresos involuntarios y contra los gases de turborreactores y de hélices.
 - e. 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).
 - f. Revise los indicadores de dirección de viento.

5.3.7 Auditoría e Inspecciones de 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 11 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 en 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.
 4. Pregunte al azar, a los bomberos sobre las 11 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.
 5. Realice una inspección tipo 360 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 o del todo no tenerlo, por lo tanto, el personal responsable del SEI puede proponer un método alternativo de cumplimiento para que sea analizado por el inspector de

aeródromos, y eventualmente, posterior a dicho análisis se pueda determinar si el método propuesto es aceptable o no para ser aplicado.

6. 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.
7. 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.
8. Examine la condición y disponibilidad de los trajes de proximidad, otra ropa y equipo de protección.

5.3.8 Auditoría e Instalaciones para el combustible.

Examine los registros de inspección de los 12 meses anteriores y los registros del entrenamiento exigido en Sección 139.321(f). Al menos cada 4 meses, se debe llevar a cabo una inspección. Revise si la lista de control de las inspecciones cubre en forma adecuada de norma de seguridad contra incendios del aeródromo. Los registros de inspección deben mostrar documentos para las medidas inspecciones de seguimiento de los aspectos insatisfactorios encontrados. Al inspeccionar las instalaciones físicas para el combustible, es recomendable coordinar con el supervisor del proveedor de combustible. Pregunte a este supervisor si tiene copia los procedimientos y estándares de seguridad contra incendios del aeródromo.

5.3.9 Inspección nocturna.

1. 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 la RAC 139 y el MOA. 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 de la RAC 139, las inspecciones nocturnas deberán realizarse en cualquier momento entre la puesta y la salida oficial del sol.
2. Inspeccione si en las áreas de construcción en las áreas de movimiento o adyacentes a ellas hay señalizaciones e iluminaciones adecuadas.

5.4 Preparación del Programa de Vigilancia (Auditorías)

5.4.1 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:

- a. Expediente de certificación. Particularmente aquellas actividades o demostraciones que presentaron dificultad en la fase IV del proceso de certificación.
- b. 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.
- c. Dificultades previas. Se debe estudiar el expediente de vigilancia de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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.

5.4.2 Frecuencia de las inspecciones

- a. La frecuencia de las inspecciones deben ser establecidas cuando se establezca la programación de la vigilancia, particularmente en la referente a las auditorías 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.
- b. La auditoría anual puede ser fraccionada por áreas o etapas para interrumpir lo menos posible la operación del aeródromo.
- c. Tabla de frecuencia de las Auditorías de Inspección:

Las Frecuencias en Meses son tomadas de los requerimientos de la RAC 139 para el Operador de Aeródromo no obstante pueden servir como referencia para establecer el Plan Anual de Vigilancia

AUDITORIA INSPECCIÓN	FRECUENCIA
Administrativa. Incluyendo que la lista del personal clave se encuentre al día en el MOA.	Según DGAC
Área de Movimiento	Según DGAC
SEI-Facilidades y Equipo	Según DGAC
SEI-Tiempo de Respuesta	Según DGAC
SEI-Ejercicio en vivo	Según DGAC
Abastecimiento de Combustible	Según DGAC
Características de razonamiento	Según DGAC

Plan emergencia ejercicio completo	Según DGAC
Plan de Emergencia ejercicio sobre mesa	Según DGAC
Inspección de Luces, Marcas y señales	Según DGAC
Inspección PAPI	Según DGAC
Prueba conmutación fuente Secundaria Eléctrica	Según DGAC

5.4.3 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 la 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 categorizar en tres grupos, tal como sigue: Seguridad operacional del Aeródromo.
5. **Resultados nivel 1.** 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 u otro tipo de publicación aeronáutica.
6. **Resultados nivel 2.** Representan un incumplimiento menor con una norma de seguridad operacional, sea que el operador la implementó inapropiadamente o que la desarrolla en forma diferente a los procedimientos aprobados. Todo resultado debe ser confirmado y soportado con evidencias objetivas. Los resultados de Nivel 2 deben ser corregidos a satisfacción de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica (DGAC). El período para la acción correctiva dependerá de la naturaleza del resultado y se podrán otorgar plazos no mayores a tres meses inicialmente. Si no se ha podido implementar apropiadamente la acción correctiva, se le puede extender hasta 3 meses adicionales sujeto a la presentación de una solicitud de extender el plazo extraordinario junto con un

plan de acción real, mismo que debe ser evaluado por AGA antes de extender el periodo.

7. **Resultados nivel 3.** Recomendaciones del inspector que prevén una mejora en la seguridad operacional, no obligatorias para el operador.
8. **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.

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.

Eventos del proceso Auditoria e Inspección

5.4.4 Evento N° 1 Evaluación e Inspección Preliminar

- a. El inspector auditor debe de familiarizarse con los siguientes manuales documentos e información del operador:
 1. Manuales y documentos.
 - i. - Manual de Operaciones de Aeródromos (MOA)
 - ii. - Exenciones actuales de los requisitos de la RAC 139
 - iii. - Registro de inspecciones previas
 - iv. - Historial de violaciones.

- v. - Gráfico de obstrucciones, estudio de aproximación del aeródromo (si está disponible)
 - vi. - Historial de accidentes, incidentes
 - vii. - Cartas y AIP
- b. Revisar los proyectos de construcción programados. 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.

5.4.5 Evento N° 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.

5.4.6 Evento N° 3 Ejecución de Auditorías e Inspecciones

- a. Para un mejor desempeño el auditor inspector debe conducir la auditoría / inspección siguiendo lista de verificación incluidas en el capítulo 9 de 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 tome las previsiones del caso o inicie la acción correctiva.

5.4.7 Evento N° 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 MOA, 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. Este evento no necesariamente debe ser llevado a cabo en el momento de las actividades in situ ya que requiere reflexión y elaboración de un reporte.

5.4.8 Evento N° 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.

5.4.9 Evento N.6 Informe de Auditoria 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 en el formato que se muestra en el Apéndice 1 del Capítulo X del presente Manual

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.

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.

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.

Una vez concluida la auditoria, el inspector debe hacer un reporte al responsable de AGA, haciendo referencia de todos los Resultados del Nivel 1, identificados durante la auditoria, adjuntando al reporte la evidencia objetiva para cada conformidad. A las inconformidades se les debe de proporcionar un nivel de severidad clasificada de la siguiente forma:

- NC1 Alto. Afecta de forma importante la seguridad operacional. El Operador debe resolver la no conformidad en un plazo no mayor a 48 horas
- NC2 Medio. Podría afectar la seguridad operacional, el plazo de resolución debe ser propuesto por el inspector en el reporte y se debe definir en conjunto con el Operador en el Plan de Acciones Correctivas PAC.

- NC3 Bajo. No afecta de manera inmediata la seguridad operacional. Podría incluirse en un plan de acciones correctivas a mediano plazo. Dentro de esta categoría entran también consideraciones del inspector como recomendaciones las cuales deben ser indicadas como tales expresamente.

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 operado del aeródromo o inicie la emisión de un NOTAM para advertir al usuario del aeródromo.

5.4.10 Evento N° 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 (MOA) 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 conforme al párrafo (iii) siguiente. 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 quede pendiente y el nuevo plazo para que implemente la acción correctiva.

1. 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.
2. 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.
3. Las condiciones difundidas a las aerolíneas incluyen las condiciones exigidas por la Sección 139.339(d).

CAPITULO VI CAPACITACIÓN Y CREDENCIALES DEL INSPECTOR

6.1 Propósito

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

6.2 Antecedentes

Las credenciales del Inspector de Aeródromos identifican al portador como representante de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, y que está autorizado para llevar a cabo auditorías 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 Unidad de Supervisión de Aeródromos 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.

6.3 Política

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

6.4 Autoridad de Aprobación

El Director General de Aviación Civil, es la autoridad aprobada para emitir las credenciales del Inspector de Aeródromos.

6.5 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.

6.6 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 Manual de Capacitación de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica.

6.7 Autorización Temporal de Inspector

- a. Cuando sea necesario para lograr los objetivos del programa, el responsable de la Unidad de Supervisión de Aeródromos, 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 de la Unidad indicada anteriormente, 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 JAGA.

CAPÍTULO VII

Responsabilidades y Procedimientos para la Investigación de Accidentes

7.1 Propósito

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

7.2 Antecedentes

El propósito de las investigaciones de accidentes que realiza la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica es determinar los factores causales o contribuyentes y la causa probable.

7.3 Participación de AGA en la Investigación

El responsable de la Unidad de Supervisión de Aeródromos (AGA), participa en las investigaciones de accidentes / incidentes cuando estén involucradas las funciones del aeródromo.

Ante una notificación de un accidente / incidente en el cual el aeródromo está involucrado, la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica determinará si el personal participará en la investigación; se comunicará al responsable de la Unidad de Supervisión de Aeródromos de Aeródromos (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 auditoria del área bajo investigación.

7.4 Responsabilidad de AGA

- a. El responsable de la Unidad de Supervisión de Aeródromos (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 MOA en Aeródromos certificados, de conformidad con la 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 Certificación y Vigilancia de Aeródromos (AGA), de manera que se tomen medidas correctivas y se inicie la acción de cumplimiento.

7.5 Directrices para la Investigación de Accidentes e Incidentes

- a. Acceso al sitio de los restos. El Inspector de Aeródromos 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 que 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.

- c. 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.
- d. 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.

7.6 Evaluar para definir el nivel de cumplimiento de la RAC 139 al Momento del Accidente

- a. Especial cuidado debe ponerse al evaluar el MOA 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 MOA (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.

7.7 Recomendaciones para la Prevención

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:

- a. 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.

CAPÍTULO VIII

Participación en Actividades Relacionadas con la Seguridad

8.1 Propósito

Este capítulo define la función recomendada del Inspector de Aeródromos en relación con las siguientes actividades:

Ejercicios del Plan de Emergencia Aeroportuaria (PEA)

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.

8.2 Conferencias de Diseño o Construcción Previa

Si el proyecto de construcción es complejo o implica un volumen de trabajo importante que puede afectar el cumplimiento de la Parte 139 de la RAC es recomendable que los Inspector de Aeródromos 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.

8.3 Inspección Final del Proyecto Terminado

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 la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica para garantizar el cumplimiento de los estándares que se especifican en la 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.

8.4 Evaluar del Sistema de Abastecimiento de Espuma en los Vehículos de SEI mediante Refractómetro

8.4.1 Propósito

Esta prueba proporciona los procedimientos para la evaluación de los sistemas de abastecimiento de espuma instalados en los vehículos del SEI.

8.4.2 Precaución

Esta prueba no debe usarse como prueba de confiabilidad o calidad de la espuma en forma concentrada. La lectura del índice de refracción de un concentrado de espuma variará de un fabricante a otro y de un grupo a otro. Una lectura baja o elevada del concentrado de espuma no es un indicativo de su efectividad para cumplir su objetivo. Si por alguna razón el concentrado de espuma no es confiable o es de mala calidad, el operador del aeródromo o la entidad responsable de SEI debería notificar el incidente al fabricante.

8.4.3 Uso del Refractómetro

- a. El refractómetro se utiliza para leer el índice de refracción de un líquido. El índice de refracción es la medida de la concentración de una solución o el porcentaje de los sólidos de una solución o mezcla.
- b. Con el fin de efectuar las lecturas en el refractómetro, coloque unas cuantas gotas de algún líquido en un prisma y expóngalo a algún tipo de fuente de luz; incline el instrumento hacia la luz hasta que se observe un contraste significativo entre las áreas iluminadas y las oscuras en la escala. Enfoque la guía ocular tanto como sea necesario y observe la lectura en la escala en el punto en que se unen las áreas iluminadas y las oscuras.

8.4.4 Determinación del índice de Refacción del AFFF

- a. Coloque unas cuantas gotas de agua (el agua necesita provenir de la misma fuente que se usó para llenar el vehículo del SEI) y calibre la escala en "0".

Nota (1): el prisma debe estar totalmente limpio después de efectuar cada lectura del agua, concentrado o solución.

Nota (2): enfoque y calibre el refractómetro de conformidad con las instrucciones del fabricante.

- b. Determine si el índice de refracción de la solución del AFFF, primero obtenga el índice de refracción del concentrado de AFFF y luego determine la tasa el AFFF/rango de agua.

Ejemplo: concentrado de espuma pura probado con una lectura de 18,0. Para una solución de 6% de espuma en agua, la lectura del refractómetro debería ser $18,0 \times 6\% = 1,08$.

8.4.5 Procedimiento de Prueba

- a. La revisión del sistema de abastecimiento se puede llevar a cabo mediante los siguientes pasos:
 1. Asegúrese de que el refractómetro tenga la calibración establecida en 4a.
 2. Revise los tanques de agua del camión. La lectura de "0" en el refractómetro indica que el agua no está contaminada: Esta revisión ha revelado en muchos camiones un orificio en la cámara de espuma y en uno de los camiones se agregó un aceite soluble anticorrosivo "ahorrador" para tanques.
 3. Revise si la espuma es de 3 ó 6 por ciento; esto es indispensable para determinar la proporción correcta de la espuma.
 4. Pida a la tripulación de SEI que obtengan una muestra de la cámara de espuma del camión y calcule si el índice de refracción de la solución espumosa se ajusta a la indicada en 4b.
 5. Revise el camión para que tenga la proporción apropiada de espuma:
 6. Por lo general, trate de comenzar con la torreta del techo, ya que en caso de emergencia, este es el sistema principal y requerirá grandes cantidades de espuma.

7. Haga que el operador del vehículo lleve el camión al punto adecuado de presión de descarga de acuerdo con lo estipulado en el manual de operación del vehículo de SEI (en la mayoría de los vehículos se encuentra entre un rango de 225 psi a 275 p(SAT)).
8. Descargue la torreta usando agua y espuma y del tiempo necesario para que la mezcla sea uniforme; entonces, el operador debe detener la descarga; deténgase junto a la boquilla de la torreta y use una taza u otro recipiente pequeño para recoger el residuo líquido que fluye de la base de la boquilla.
9. Use un gotero para recoger una muestra del líquido de la tasa y colóquelo en el refractómetro y efectúe la lectura correspondiente. Esta lectura dará un índice de refracción de la solución y se puede determinar el porcentaje de la espuma y agua el sistema de la torreta. Asegúrese de hacer la lectura del líquido y no de las burbujas; las burbujas no darán una lectura precisa de la solución.
10. De acuerdo con el procedimiento descrito en el punto (d) anterior, revise la manguera y las boquillas bajo el camión.

8.4.6 Tolerancia del Proporciónado de Producto

El sistema de abastecimiento del concentrado de espuma controla la tasa del concentrado de espuma y agua, en la solución de espuma/agua que se descarga desde los orificios que normalmente se usan operaciones de SEI.

El sistema de abastecimiento del concentrado de 6 por ciento debería ser lo suficientemente preciso para proporcionar la descarga de la espuma terminada dentro de un rango de 5,5 a 7,0 por ciento del concentrado de espuma en la solución de espuma/agua descargada.

Si se emite el concentrado de espuma de 3 por ciento, el rango del concentrado en la solución descargada debería ser de 2,8 a 3,5 por ciento.

CAPÍTULO IX.

Formatos Empleados en el Proceso de Certificación y en la Vigilancia

En el presente capítulo IX 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 (AGA) en las labores diarias. Los Formatos desarrollados se dividen en Formatos Generales de Certificación y de Vigilancia.

FORMATOS GENERALES

9.001.Formato DGAC-AGA-1005 - Certificado de Operación de Aeródromos

Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica



Certificado de Aeródromo CA

Por Cuanto el Aeródromo

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

UBICADO EN:
Latitud/ Longitud:

De conformidad con la RAC 139.003 Certificación de Aeródromos y disposiciones correspondientes, se le confiere el presente Certificado de Aeródromo, otorgado por la Dirección General de Aviación 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 Operaciones del Aeródromo (MOA), la reglamentación específica y las Condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo.

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

Certificado N°: CA-01-20xx

Fecha de emisión: xx/xxxx/xxxx


Fecha de vencimiento: xx/xxxx/xxxx

Sr.
Dirección General de Aviación Civil


9.003.Formato DGAC-AGA-1005 A- Condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA		CONDICIONES Y LIMITACIONES DE OPERACIÓN DEL AERÓDROMO	
1. DETALLES DEL AERÓDROMO.			
Nombre del Aeródromo			
Clave de Referencia:			
Nivel de Protección SEI:			
Certificado Numero:			
Ubicación			
Latitud /Longitud			
Nombre del Explotador			
teléfonos	Oficina 1	Correo Electrónico	
	Oficina 2		
2. ADMINISTRACIÓN			
Estatul <input type="checkbox"/>	Concesión * <input type="checkbox"/>	Gestión * <input type="checkbox"/>	Privado ** <input type="checkbox"/>
3. TIPOS DE OPERACIONES DE AERONAVES			
Regulares a itinerario <input type="checkbox"/>	No Regulares <input type="checkbox"/>	Diurnas <input type="checkbox"/>	Nocturnas <input type="checkbox"/>
NOTA 1: Los datos e información generados de la certificación deben ser publicados en el AIP de Costa Rica y serán complemento de las presentes condiciones y Limitaciones de Operación del Aeródromo.			
4. DESVIACIONES RESPECTO DE LAS NORMAS –EXCEPCIONES*			
DESVIACIÓN CON RESPECTO A LA NORMA		CONDICIONES APLICABLES PARA LA APROBACIÓN	
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		
5. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES*			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
*NOTA 2: Se pueden adicionar hojas como sea requerido debidamente foliadas.			
Fecha de emisión		Firma DGAC	

9.005.Formato DGAC-AGA-1005-B- exenciones y excepciones otorgadas

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		Otorgamiento de exenciones y excepciones			
		FECHA:			
		REVISIÓN:		00	
		PÁGINA:		1 de 2	
Nombre del Operador:					
Sección A. Información General					
Números de exenciones. excepciones			Número de		
Sección B. Descripción de los Hallazgos Exenciones					
No	Referencia con la Regulación	Descripción (indique también si es exención o excepción)	Medidas Correctivas	Fecha de Límite	
Sección C. Descripción de los Hallazgos Excepciones					
No	Referencia con la Regulación	Descripción	Medidas Correctivas	Fecha de Límite	

9.007.Formato DGAC-AGA-1010. Solicitud de Certificado de Aeródromo

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		<h2>FÓRMULA DE SOLICITUD DE EMISIÓN DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO</h2>	
1. DETALLES DEL SOLICITANTE			
Nombre completo			
Cargo			
Dirección			
teléfono	Celular		Correo Electrónico
	Oficina		
2. DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AERÓDROMO.			
Nombre del Aeródromo			
Operado por:			
Propietario:			
Coordenadas geográficas			
3. ADMINISTRACIÓN			
Estatal <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			
<hr/> <hr/>			
5. INDIQUE LAS LIMITACIONES SOLICITADAS (SI APLICA)			
<hr/> <hr/>			
6. TIPO DE OPERACIONES DE AERONAVES			
Regulares a itinerario <input type="checkbox"/>	No Regulares <input type="checkbox"/>	Diurnas <input type="checkbox"/>	Nocturnas <input type="checkbox"/>
6. 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: 01

Notas:


1. Adjuntar un cronograma de eventos del proceso de certificación, dos copias Manual de Aeródromo MOA requerido en la RAC 139.201, el Programa de Seguridad de Aeródromos requerido por la RAC 17 y el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeródromo requerido en la RAC 139.323 (en Fase 2)

02/jun/20

9.008 Formato de solicitud de exención/excepción

 Formulario 9.008 Solicitud de Exención o Excepción			
A. Nombre del Operador: _____ Aeródromo: MRLB <input type="checkbox"/> MRLM <input type="checkbox"/> MRPV <input type="checkbox"/> MROC <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Nombre del Aeródromo: _____		B. Nombre y firma del Solicitante : _____ Fecha de solicitud: _____ Área de Sello de recibido de AGA	
C. La presente aplicación obedece a: Exención <input type="checkbox"/> Excepción <input type="checkbox"/>			
D. Especifique la regulación efectuada con relación a la solicitud: RAC: _____ Apartado : _____		E. Descripción breve de la desviación _____ _____ _____ _____	
Uso exclusivo de la Unidad de Supervisión de Aeródromos (AGA)			
Lista de verificación:		Si	No
¿La solicitud presentada hace referencia directa a la regulación afectada?			
¿El formulario está acompañado de los estudios aeronáuticos / evaluación de seguridad operacional por cada una de las solicitudes? Nota: Podría aceptarse que aún no estén incluidos en espera a que la autoridad indique si acepta o no la dispensa.			
Firma del inspector de AGA:			
Documentación aceptada <input type="checkbox"/>		Documentación rechazada <input type="checkbox"/>	

9.008-1. Lista de verificación para la revisión solicitud de exención/excepción

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.008-1
	ASUNTO:	Lista de verificación para la solicitud de exención/excepción
	PAGINA:	1 de 2
	FECHA:	10/Noviembre/2018
	REVISION:	00

A. Nombre del Operador: _____ Aeródromo: MRLB <input type="checkbox"/> MRLM <input type="checkbox"/> MRPV <input type="checkbox"/> MROC <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Nombre del Aeródromo: _____			
B. La presente aplicación obedece a: Exención <input type="checkbox"/> Excepción <input type="checkbox"/>			
C. Especifique la regulación afectada con relación a la solicitud: RAC: _____ Apartado : _____	D. Descripción breve de la desviación _____ _____ _____ _____		
E. Análisis de la solicitud de excepción o exención:			
Lista de verificación:	Si	No	Observaciones:
¿La solicitud presentada hace referencia directa a la regulación afectada?			
¿El formulario está acompañado de los estudios aeronáuticos / evaluación de seguridad operacional por cada una de las solicitudes?			
¿Existe la imposibilidad de cumplimiento del requisito normativo?			
La solicitud cumple con la siguiente condición: ¿Las solicitudes de exención o excepción esta fundamentadas en razones técnicas,			

y no justificaciones administrativas o económicas?			
En caso de que las razones sean económicas ofrece el operador un plan de inversión para resolverla?			
En caso de excepciones: ¿El operador del aeródromo presento un Estudio Aeronáutico a fin de evaluar la desviación, identificar los peligros generados para la seguridad operacional , realizar una evaluación de riesgos y determinar si existen soluciones / medidas de mitigación del riesgo que permitan la operación del aeródromo dentro de niveles de riesgo aceptables.?			
En caso de exenciones: ¿La desviación solicitada como exención por parte del operador presenta una fecha de cierre aceptable para AGA?			
En caso de exenciones: ¿Las medidas de mitigación concluidas en las evaluaciones de seguridad operacional presentadas por el solicitante mitigan la desviación a la regulación?			
Firma del inspector de AGA:			
Documentación aceptada <input type="checkbox"/>	Documentación rechazada <input type="checkbox"/>		

9.009 Formato DGAC-AGA-1020 Programa de Eventos-Certificación de Aeródromos

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Nombre del Solicitante	Dirección de Aeródromo
-------------------------------	-------------------------------

Fecha Programada de presentación Inspección Demostración	Fase / Actividades	Fecha recibido cumplido	de o	Fecha de devolución para cambios	Fecha de Aceptación
	Fase I				
	Reunión de pre certificación				
	Hoja de asistencia y minuta de reunión firmada				
	Conformación de equipos Operador y DGAC				
	Oficio de Cierre de Fase I				
	Fase II Solicitud Formal				
	Carta de Solicitud Formal				
	Referencias Cruzadas (carta de cumplimiento)				
	Programación de Eventos				
	Manual de Operaciones de Aeródromo (MOA)				
	PARTE 1 Generalidades				
	PARTE 2 Organización				
	PARTE 3 Detalles de la ubicación del aeródromo				
	PARTE 4 Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de Información Aeronáutica AIS				
	PARTE 5 Procedimientos Operacionales de aeropuerto y medidas de seguridad				
	PARTE6 Sistema de gestión para la seguridad operacional (SMS)				
	Hojas de Vida- Curriculum Vitae (Personal Clave)				
	Fase III Evaluación de Documentos				
	Manual de Operaciones de Aeródromo (MOA)				
	Exenciones y excepciones				
	MANUAL OPERATIVO DEL AERÓDROMO				
	PARTE 1 Generalidades				
	PARTE 2 Organización				
	PART 3 Detalles de la ubicación del aeródromo				

	PART 4 Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de Información Aeronáutica AIS			
	4.1 Información General del Aeródromo			
	4.2 Dimensiones del aeródromo e información conexas.			
	PART 5 Procedimientos Operacionales de aeropuerto y medidas de seguridad			
	5.1 Notificaciones del aeródromo			
	5.2 Acceso al área de movimiento del aeródromo			
	5.3 Plan de emergencias del aeródromo			
	5.4 Salvamento y Extinción de Incendios			
	5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadoras de obstáculos			
	5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo			
	5.7 Mantenimiento del área de movimiento			
	5.8 Trabajos en el aeródromo			
	5.9 Gestión de plataforma			
	5.10 Gestión de la seguridad en plataforma			
	5.11 Control de vehículos			
	5.12 Gestión de peligro de la fauna			
	5.13 Control de obstáculos			
	5.14 Traslado de aeronaves inutilizadas			
	5.15 Manipulación de materiales peligrosos			
	5.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida			
	5.17 Protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación			
	PARTE 6 Sistema de gestión para la seguridad operacional (SMS)			
	Programa de mantenimiento			
	Plan de capacitación			
	Cartas de entendimiento.			
Fecha Programada de presentación Inspección Demostración	Fase / Actividades	Fecha recibido cumplido	Fecha de devolución para cambios	Fecha de Aprobación
	Fase IV Inspección y Demostración			
	Inspección Área de Movimiento, Condiciones Pavimento, Señalización, Rótulos, Dimensiones			
	Inspección de Luces			
	Instalación del SEI, Equipo, Vehículos, Personal y tomas para el reabastecimiento de agua para los equipos SEI.			
	Demostración Tiempo de Respuesta de SEI y Ejercicio			

	Instalaciones de combustible, vehículos para el reabastecimiento de combustible.			
	Facilidades de entrenamiento			
	Inspección Equipo de Mantenimiento y capacitación del Personal			
	Prueba en campo en el manejo de las listas de verificación y procedimientos (personal de Mantenimiento)			
	Prueba en campo en el manejo de las listas de verificación y procedimientos (personal de Operaciones)			
	Prueba en campo en el manejo de las listas de verificación y procedimientos (personal de Fauna)			
	Prueba en campo en el manejo de las listas de verificación y procedimientos administrativos (personal Administrativo)			
	Registros de Ensayos de Plan de Emergencias			
	Demostración Tiempo de Conmutación de Fuente de Energía Secundaria			
	Auditoría administrativa			
	Biblioteca Técnica			
	Procedimientos de retiro de aeronaves inutilizadas			
	Capacitación del personal			
	Procedimientos especiales (estudio de compatibilidad de aeronave)			
	Veracidad de la información publicada en el AIP			
	Personal clave del Aeródromo			
Fecha Programada de presentación Inspección Demostración	Fase / Actividades	Fecha recibido o cumplido	Fecha de devolución para cambios	Fecha de Aprobación
	Fase V Emisión del Certificado			
	a) Revisar Información a incluir con el AIP			
	b) Preparar Condiciones y Términos			
	c) Remitir y Publicar Certificado			
Comentarios:				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 1 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS			
Nombre del Solicitante			
Fase 1 Pre Solicitud Y Evaluación Preliminar	Fecha de Inicio	Fecha de Cumplimiento	Sat. / No. Sat.
A) Orientación Inicial:			
Inspector:			
1. Reunión inicial			
2. Presentación y entrega de las regulaciones			
3. Presentación y entrega del material de Orientación			
4. Llenado de Formato DGAC-AGA-1010			
5. Llenado y firma de la minuta			
B) Información Equipo de Certificación:			
Nombre:			
Especialidad:			
Coordinador del Proceso de Certificación (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			
1. Evaluación preliminar de las condiciones físicas y operativas			
Comentarios:			

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 2 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS			
Fase II Solicitud Formal	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			
-Referencias Cruzadas (carta de cumplimiento)			
- Manual Operativo del Aeródromo (MOA)			
Gap Análisis del SMS			
-Exenciones y excepciones			
-Plan y programa de Entrenamiento Inicial			
- Currículos del Personal Gerencial (personal clave)			
- 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:			

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 3 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Fase III Evaluación Documental	Fecha de Inspección Inicial	Fecha Devolución	Fecha 2da Devolución	Fecha de Aceptación
A) Evaluar Calificaciones del Personal Gerencial				
B) Evaluación el Manual de Aeródromos				
PARTE 1 Generalidades				
PARTE 2 Organización				
PARTE 3 Detalles de la ubicación del aeródromo				
PARTE 4 Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de Información Aeronáutica AIS				
4.1 Información General del Aeródromo				
4.2 Dimensiones del aeródromo e información conexas.				
PARTE 5 Procedimientos Operacionales de aeropuerto y medidas de seguridad				
5.1 Notificaciones del aeródromo				
5.2 Acceso al área de movimiento del aeródromo				
5.3 Plan de emergencias del aeródromo				
5.4 Salvamento y Extinción de Incendios				
5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadoras de obstáculos				
5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo				
5.7 Mantenimiento del área de movimiento				
5.8 Trabajos en el aeródromo				
5.9 Gestión de plataforma				
5.10 Gestión de la seguridad en plataforma				
5.11 Control de vehículos				
5.12 Gestión de peligro de la fauna				
5.13 Control de obstáculos				
5.14 Traslado de aeronaves inutilizadas				
5.15 Manipulación de materiales peligrosos				
5.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 4 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

5.17 Protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación				
PARTE 6 Sistema de gestión para la seguridad operacional (SMS)				
Programa de mantenimiento				
Plan de capacitación				
Cartas de entendimiento.				
Otros				
Comentarios:				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 5 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Fase IV Inspección y Demostración	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aceptación
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 promedio: Fecha:				
8. Dimensiones				
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				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 6 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Fecha de Aceptación
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 sobre todo 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 Salvamento 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 la 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				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 7 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Fecha de Aceptación
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				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 8 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS				
	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Aceptación
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 Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica 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				

9.011 Formato DGAC-AGA-1030 Protocolo de Certificación de Aeródromos

Página 9 de 9

PROGRAMA DE EVENTOS- CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	N/A o Referencia	Fecha de Inicio	Fecha de Conclusión	Fecha de Fecha de Aceptación
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. Setiembre 2020

ED Original

LISTAS DE VERIFICACIÓN DE CERTIFICACIÓN

Fase I listas de verificación y formas

9.013 Fase I Ejemplo de minuta de reunión

Certificación del Aeródromo Fase I					
Datos de la Reunión					
Fecha:			Lugar:		
Hora (Inicio final):					
Participantes en la reunión					
Nombre	T / P	Firma	Nombre	T / P	Firma
Acuerdos de la reunión					
Fase 1 Reunión Informativa					

Temas y acuerdos establecidos	
No.	Temas
1	Introducción de la Autoridad y el Operador
2	Explicación por parte de la Autoridad referente al proceso de la certificación (presentación ppt)
3	Preguntas y respuestas
4	<p>Entrega de los siguientes documentos al operador:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RAC-14 Diseño y Construcción de Aeródromos Vol I • RAC-139 Certificación, operación y vigilancia de aeródromos • Formularios de certificación BCAA-FORM 8. Solicitud de certificado de operación del aeropuerto • Formulario BCAA-AGA-1030 - Protocolo de proceso de certificación de aeropuerto • Presentación ppt. • Manual de procedimientos del inspector de aeródromo • Otra documentación.
5	<p>Nombramiento del equipo de certificación por parte de la Autoridad</p> <p>1- CPC (coordinador): _____</p> <p>2-</p> <p>3-</p> <p>Nombramiento del equipo de certificación por parte del Operador</p>

	1- OPC (personal de enlace): _____ 2- 3- 4-
6	Cierre de la reunión
	Observaciones

9.015. Lista de verificación para la inspección preliminar del aeródromo en la fase 1 del proceso de certificación.

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	CVA-FORM-002			
		TEMA:	Inspección preliminar del Aeródromo Fase 1			
		PAG:	1 of 10			
		FECHA:	10/jun/2020			
		REVISION:	01			
Operador		Fecha:				
Aeródromo		Día mes año				
Responsable de la verificación:						
<p>Proceda de acuerdo con las disposiciones del Manual de Procedimientos del Inspector de la DGAC-AGA y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Actual. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con una (x) cuando corresponda. La columna (SAT) indicará que cumple los requisitos. (NO SAT) que no cumple los requisitos (NA) que no se aplica y (N / R) que no se está revisando.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R	
Aeródromo						
1.1.	Regulaciones 1.1.1. El personal conoce las regulaciones y aplicaciones	___completamente ___parcial ___ desconoce				
	1.1.2. Hay suficientes copias de las regulaciones.?					
1.2.	Aeródromo Certificado	___ Certificado ___ No Certificado				
1.4.	Hay un manual de aeródromo o parte de él.?	___ Actualizado ___No Actualizado ___ No existe				
Observaciones:						

ELEMENTOS REVISADOS		SAT	NO SAT	N/A	N/R
2. Estado del pavimento de la Pista					
2.1	estado				
	2.1.1. Grietas				
	2.1.2. Deformaciones				
	Surface				
	2.1.3. Desintegración				
	2.1.4. Coeficiente de fricción (frecuencia de medidas)				
	2.1.5. Erosión en los bordes				
	2.1.6. Oxidación				
	2.1.7. Problemas de sellado de juntas.				
2.2.	Limpieza				
	2.2.1. Presencia de FOD				
	2.2.2. Presencia de caucho (procedimiento de limpieza)				
2.3	Inspecciones				
	4.1.1 Registros de inspección (diarios y de mantenimiento?)				
	4.1.2. Periodo (mantenimiento)				
	Otros hallazgos				
Observaciones:					

3. Estado del Pavimento de las Calles de rodaje				
3.1	Estado:			
	3.1.1. Grietas			
	3.1.2. Deformaciones			
	Superficie			
	3.1.3. Desintegración			
	3.1.4. Coeficiente de fricción (frecuencia de medidas)			
	3.1.5. Erosión en los bordes			
3.2.	Limpieza			
	3.2.1. Presencia de FOD			
3.3.	Inspecciones			
	3.3.1. Registros de inspección? (diarios y de mantenimiento?)			
	3.3.2. Periodo (mantenimiento)	__ Diario, __ semanal, __ mensual		
	Otros hallazgos			
Observaciones:				

ELEMENTOS REVISADOS		SAT	NO SAT	N/A	N/R	
4. ESTADO DEL PAVIMENTO EN LA PLATAFORMA						
4.1.	Estado:					
	4.1.1. Grietas					
	4.1.2. Deformaciones					
	Superficiales					
	4.1.3. Desintegración					
	4.1.4. Cello de juntas					
	4.1.5. Erosión					
4.2.	Limpieza					
	4.2.1. Presencia de FOD					
4.3.	Inspecciones					

	4.3.1. Registros de inspección? (diarios y de mantenimiento?)				
	4.3.2. Periodo (mantenimiento)	___ Diario, ___ semanal, ___ mensual			
4.4	Otros hallazgos				
Observaciones					
5. CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA					
5.1	CARACTERISTICAS FISICAS				
	5.1.1. El ancho está acorde al número clave de referencia?				
	5.1.2. Las pendientes de la pista cumplen con los requisitos de la regulación?				
	5.1.3. Las márgenes de la pista cumplen con las dimensiones?				
	5.1.4. Limpieza y nivelación de las márgenes				
	5.1.5. Las franjas de la pista cumplen con las dimensiones?				
	5.1.6. Las franjas están libres de obstáculos y niveladas?				
	5.1.7. tienen declarado el stopway?				
	5.1.8. El stopway cumple con las especificaciones de diseño?				
	5.1.9. El stopway está nivelado y compactado acorde a la regulación?				
	5.1.10. Hay RESA declarada?				
	5.1.11. La RESA esta diseñada acorde a la regulación?				
	5.1.12. Distancias declaradas publicadas en el AIP?				
	El AIP está actualizado y es coherente con la realidad del aeródromo?				
Observaciones:					

ELEMENTOS REVISADOS		SAT	NO SAT	N/A	N/R
6. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS CALLES DE RODAJE					
6.1	Características físicas				
	6.1.1. El ancho es acorde al número clave de referencia del Aeródromo?				
	6.1.2 Las pendientes cumplen con la regulación?				
	6.1.4. Limpieza y nivelación de las márgenes				
	6.1.5. Las franjas de las calles de rodaje cumplen con las dimensiones de la regulación?				
	6.1.6. Las franjas están libres de obstáculos y niveladas?				
	6.1.7 La separación entre calle de rodaje y pista activa cumplen con la regulación?				
	Otros hallazgos				

Observaciones:

7. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PLATAFORMA

7.1	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS				
	7.1.1. Las pendientes son adecuadas para el drenaje de las aguas?				
	7.1.2. La separación entre calles de rodaje y puestos de estacionamiento cumplen con la regulación?				
	7.1.3. Las aeronaves que operan en la plataforma son obstáculos para las SLO ?				
	7.1.4. Los puestos de estacionamiento cumplen con las separaciones establecidas en la regulación?				
	Otros hallazgos				

Observaciones:

--

8. DRENAJES					
8.1.	Tienen una correcta solución (buena evacuación de las aguas pluviales)				
8.2	Se mantienen limpios de obstrucciones?				
8.3.	Las tapas de los registros se encuentran nivelados ?				
8.4.	Los registros cuentan con las tapas o rejillas en buenas condiciones?				
	Otros hallazgos				
Observaciones					
9. AREAS NO PAVIMENTADAS					
9.1.	Control del crecimiento de la vegetación	___ Buena, ___ Regular, ___ Mala			
9.2.	Hay problemas de erosión ?				
Observaciones:					

ELEMENTOS REVISADOS		SAT	NO SAT	N/A	N/R
10. CONTROL DE OBSTÁCULOS					
	Plano de zonificación				
	Presencia de obstáculos en:				
	10.2.1. Franjas de pista ?				
	10.2.2. Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO)?				
	Señalización e iluminación de Obstáculos				
	10.3.1. Los obstáculos están iluminados?				
	10.3.2. Los obstáculos están señalados?				
	10.3.3. los obstáculos señalados e iluminados cumplen con los parámetros establecidos por la norma?				
	Plano de obstáculos en las SLO				

	Otros Hallazgos				
11 DEMARCACIÓN					
	La demarcación de la pista cumple con la regulación?				
	Condiciones de la demarcación de la pista?				
	La demarcación de la calle de rodaje cumple con la regulación?				
	Condiciones de la demarcación de la calle de rodaje ?				
	La demarcación de la plataforma cumple con la regulación?				
	Condiciones de la demarcación de la plataforma?				
	Otros hallazgos				
12 LUCES					
	Luces de borde de pista				
	Luces de umbral de pista (incluyendo las luces de barra de ala)				
	Luces de final de pista				
	Luces de parada "Stopway"				
	Luces REILs				
	Luces PAPI				
	Sistema de luces de aproximación _____				
	Luces de borde de calle de rodaje				
	Luces de plataforma de viraje				
	Luces de punto de espera				
	Otros hallazgos				
13 LETREROS					
	Letreros de información				
	Letreros mandatorios				
	Letreros en plataforma (áreas de estacionamiento)				
	Condiciones general de los letreros				

	Otros hallazgos				
14 SISTEMAS ELÉCTRICOS					
	Fuente primaria de energía				
	Fuente secundarias de energía				
	Condiciones generales del sistema				
	Sistema monitor				
	Control de mantenimiento de la planta eléctrica				
	sistema de transferencia				
15 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SEI)					
	Aeronave critica				
	Nivel de protección declarado?				
	El nivel de protección declarado es acorde con la aeronave critica operativa del aeródromo?				
	Condiciones de las instalaciones del SEI				
	La reserva de agentes extintores del SEI es acorde con lo indicado por la regulación de conformidad al nivel del SEI declarado				
	Condición del equipo de protección del personal del SEI				
	Estado de los equipos del SEI (camiones)				
	Suministros de agua				
	Al menos tres bomberos por. camión ?				
	Registros de entrenamiento del personal del SEI?				
	Otros hallazgos				
Observaciones					

Nombre del inspector responsable:

Firma:

Fecha :

Fase II Solicitud Formal

9.017 Lista de verificación Fase II

Fase II Solicitud Formal	SAT	NO SAT	N/A N/R
A) Revisión de la solicitud formal			
1.Oficio de la solicitud formal			
Representante legal			
b) Dirección			
2. Documentos Adjuntos			
<u>Cronogramas de eventos</u>			
Referencias cruzadas (Carta de cumplimiento)			
Envío de exenciones y excepciones			
Gap Análisis (SMS)			
MANUAL OPERATIVO DEL AERÓDROMO			
PART 1 Generalidades			
PART 2 Organización			
PART 3 Detalles de la ubicación del aeródromo			
PART 4 Detalles del aeródromo que deben notificarse al servicio de Información Aeronáutica AIS			
4.1 Información General del Aeródromo			
4.2 Dimensiones del aeródromo e información conexas.			
PART 5 Procedimientos Operacionales de aeropuerto y medidas de seguridad			
5.1 Notificaciones del aeródromo			
5.2 Acceso al área de movimiento del aeródromo			
5.3 Plan de emergencias del aeródromo			
5.4 Salvamento y Extinción de Incendios			


5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadoras de obstáculos			
5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo			
5.7 Mantenimiento del área de movimiento			
5.8 Trabajos en el aeródromo			
5.9 Gestión de plataforma			
5.10 Gestión de la seguridad en plataforma			
5.11 Control de vehículos			
5.12 Gestión de peligro de la fauna			
5.13 Control de obstáculos			
5.14 Traslado de aeronaves inutilizadas			
5.15 Manipulación de materiales peligrosos			
5.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida			
5.17 Protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación			
PARTE 6 Sistema de gestión para la seguridad operacional (SMS)			
Programa de mantenimiento			
Plan de capacitación			
Cartas de entendimiento			
Constancia de Seguros al día			
Observaciones :			

9.019 EJEMPLO DE MINUTA DE REUNIÓN DE FASE II

Minuta de Reunión Certificación del Aeródromo Fase II					
Datos de la Reunión					
Fecha:				Lugar:	
Hora (Inicio final):					
Participantes en la reunión					
Nombre	T / P	Firma	Nombre	T / P	Firma
Acuerdos de la reunión Fase II					

Temas y acuerdos establecidos	
No.	Temas
1	Introducción de la Autoridad y el Operador
2	Entrega de la documentación
3	Revisión de los documentos (usar la lista de verificación Fase 2 “ Fase II Solicitud Formal “
4	Aceptación /Rechazo
5	Cierre de la reunión
Observaciones	

Fase III revisión del contenido del Manual Operativo del Aeródromo
9.019 Lista de Verificación para la Revisión Manual de Operaciones del
Aeródromo MOA Partes 1-2-3-4-5-6

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CÓDIGO:	9.019			
	ASUNTO:	Manual de Operaciones del Aeródromo MA Partes 1-2-3-4-5			
	PÁGINA:	1 de 4			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISIÓN:	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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					
<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>					
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.				
	Cumple el MA con las Definiciones de la RAC				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	Un registro de enmiendas y revisiones con sus fechas de inserción y fechas de vigencia.				
	Una declaración de que las enmiendas y revisiones escritas a mano no están permitidas, excepto en situaciones que requieren enmiendas o revisiones inmediatas en beneficio de la seguridad.				
	Lista de páginas efectivas				
	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, Seguridad de Pista y cualquier otro que el operador del aeródromo establezca para garantizar la seguridad y la operación del aeródromo.				
2.4	En hoja aparte Nombres y Cargos del Personal Clave. RAC 139.303 (c)				
	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 como 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.				
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	(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.				

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
(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 vecindades del aeródromo. Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas, como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en la RAC 15 y la 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, facsímile, 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 .				
--	--	--	--	--	--

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
(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. Para un T-VASIS o AT-VASIS éste será el ángulo Θ , de conformidad con la fórmula de la Figura 5-18, y para un PAPI y un APAPI, éste será el ángulo $(B + C) \div 2$ y $(A + B) \div 2$, respectivamente, según se indica en la Figura E-20 RAC 14.405(e); y				
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:				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	(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 la 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.				

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
(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.				
5.5 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de la superficie limitadora de obstáculos, por parte del operador del aeródromo.				
Datos de los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo:				
(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.				
(b) Acciones y medios de comunicación con el Control de Tránsito Aéreo durante una inspección.				
(c) Acciones para mantener un libro de registro de inspecciones, y emplazamiento de ese libro.				
(d) Detalles de intervalos y horas de inspección.				
(e) Guías y Lista de verificación de inspección.				
(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.				
(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.				
5.6 Ayudas visuales y sistemas eléctricos según lo requerido en RAC 139.311.				
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:				

(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.				
(b) Acciones para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento dirigidas a corregir deficiencias.				

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
(c) Acciones para realizar el mantenimiento de rutina y el de emergencias.				
(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.				
(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.				
(f) Verificación mensual de ángulos de luces del PAPI/VASI y operación de foto celda, unidad responsable.				
5.7 Mantenimiento del área de movimiento, según lo requerido en RAC 139.305, RAC 139.307 y RAC 139.309.				
Detalles de las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento, incluyendo;				
(a) Acciones para el mantenimiento de las zonas pavimentadas.				
(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.				
--	--	--	--	--

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
(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.				

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

(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.				

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
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 y mantenimiento 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 Personas que han de llevar a cabo las medidas Equipo necesario para realizar las medidas y acceso a ese equipo				
	Nota 2: Si alguno de los procedimientos especificados anteriormente no es pertinente o aplicable, se deben proporcionar las razones al respecto.				
	Parte 6: Sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, según lo requerido en RAC 139.323.				
	a) Descripción general del sistema de gestión de la seguridad operacional establecido para garantizar el cumplimiento de todos los requerimientos indicados en la norma RAC 139.323;				
	b) La política de seguridad del Sistema, en la medida aplicable sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento;				
	c) La estructura u organización del Sistema, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad;				

ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
d) Estrategia y planificación del Sistema, incluyendo el establecimiento de objetivos de seguridad, la asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requerimientos establecidos en la RAC 14 y RAC 139, así como la legislación, regulaciones y normativas conexas aplicables y guías técnicas nacionales;				
e) Implantación del Sistema, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad;				

f) Un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad, también conocido como Programa de Medidas de Seguridad;				
g) Medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, efectos, faltas, discrepancias y fallas y una vigilancia continua de la seguridad;				
h) Un sistema de notificación voluntaria de eventos, sucesos o peligros que afecten o puedan afectar la seguridad aeronáutica;				
i) Un sistema interno de auditoría y examen de la seguridad, detallando los sistemas y programas de aseguramiento de la seguridad;				
j) El sistema para documentar todas las instalaciones del aeródromo relacionadas con la seguridad así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeródromo incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debe permitir el acceso a los registros, incluyendo gráficos/cartas;				
k) Instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia; y				
l) La incorporación y el cumplimiento obligatorio de cláusulas relacionadas con la seguridad en los contratos para obras de construcción en el aeródromo.				

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:

ACEPTACION

Una vez enmendado el Manual /Plan se da por aceptado

Nombre del Responsable de la Verificación:

Firma:

Fecha:

9.021- AGA-FORM-005– Lista de Verificación para la Revisión del Plan de Emergencia del Aeródromo PEA. (RAC139.325)

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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				
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		SAT	NO SAT	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 ares 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 Costarricense, Cuerpo de Bomberos de las ciudades aledañas al Aeródromo, Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeródromo SEI, Comisión Nacional de Emergencias Organismo de Investigación Judicial (OIJ), 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.				

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ELEMENTO REVISADO		SI	NO	N/A	N/R
37	Establece el plan que después de una emergencia real o de una práctica, se debe hacer un análisis y diagnóstico del evento para corregir las deficiencias observadas				
38	Emergencias en entornos difíciles: El plan debe incluir la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.				
39	En caso de aeródromos situados cerca de zonas con agua, pantanos o en terrenos difíciles, el plan de emergencias debe incluir, el ensayo y verificación a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta que debe ser determinado por el operador del aeródromo y las entidades involucradas.				
40	Deben evaluarse las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1 000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención.				
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:					
ACEPTACION					
Una vez enmendado el Manual/Plan se da por aceptado					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:					
Fecha:					

9.023. Lista de Verificación para la Revisión Manual del Servicio de Extinción de Incendios y programa de entrenamiento SEI (RAC139.315, RAC139.317, RAC139.319)


	CODIGO:	9.023					
	ASUNTO:	Manual de Funciones de Servicio de Extinción de Incendios y programa de entrenamiento SEI					
	PAGINA:	1 de 3					
	FECHA:	10/Noviembre/2020					
	REVISION:	01					
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado</p>							
ELEMENTO REVISADO				SAT	NO SAT	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 establece 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		SAT	NO SAT	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 de la 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 la 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 la RAC 139 CCA139.329				


9.025. AGA-FORM-004 Lista de Verificación para la Revisión Plan de Traslado de Movimiento de Aeronaves Inutilizadas (RAC139.347).

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.025			
	ASUNTO:	Plan de Traslado de Movimiento de Aeronaves Inutilizadas			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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.				

9.029. Lista de Verificación para la Revisión de Manual de Gestión de la Seguridad SMS (RAC139.323)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	9.029			
	ASUNTO:	Manual de Gestión de la Seguridad SMS			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	En la portada aparecen el nombre del Manual				
	Revisar el Encabezado y el Pie de pagina				
	Contiene Tabla de contenidos				
	Se establece un Lista de control de revisiones				
	Verificar la Listado de páginas efectivas con el contenido				
	Página de partes relevantes del cambio				
2	Se establece una descripción general del sistema de gestión de la seguridad operacional establecido.				
3	Se establece la política de seguridad del Sistema y su relación con el proceso de operaciones				
4	Se establece la política de seguridad del Sistema, y su relación con el proceso de mantenimiento;				
5	Se establece la estructura u organización del Sistema.				
6	Se establece la Personal clave de la estructura u organización del Sistema				
7	Se establece la Estrategia y planificación del Sistema,				
8	Se establece la Implantación del Sistema, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva				
9	Se establece Medidas para la promoción de la seguridad				
10	Se establece Medidas para la prevención de accidentes				
11	Se establece un Sistema para control de riesgos				
12	Se establece un Sistema de notificación voluntaria de eventos, sucesos o peligros que afecten o puedan afectar la seguridad aeronáutica;				
13	Se establece un Sistema interno de auditoría				
14	Se establece un Sistema interno de examen de la seguridad.				

9.031. Lista de Verificación para la Revisión de la Notificación e informes de Condición del Aeródromo. (RAC139.339)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	9.031			
		ASUNTO:	Notificación e informes de Condición del Aeródromo.			
		PAGINA:	1 de 4			
		FECHA:	10/Noviembre/2020			
		REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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 Identificación 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 figuran 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		SAT	NO SAT	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				
--	--	--	--	--	--

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	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 la 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:

ACEPTACION

Una vez enmendado el Manual se da por aceptado

Nombre del Responsable de la Verificación:

Firma:

Fecha:

Nota/Oficio de Aceptación:

9.033. AGA-FORM-010 REVISIÓN DE LOS DATOS DEL AERÓDROMO PUBLICADOS EN LA AIP(RAC 14-SPB-1)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	AGA-FORM-10			
	ASUNTO	Lista de verificación para la revisión de data publicada en el AIP			
	PAGINA:	1 of 6			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS A REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Verifique que toda la información esté incluida y actualizada en el AIP de acuerdo con el estado actual del aeródromo				
	¿Existen procedimientos de publicación de NOTAM? (ver muestras)				
	¿Tiene el operador un sistema para notificar cada evento a tiempo?				
	¿Se implementaron procedimientos para notificar eventos 24/7?				
	¿Se notifican las desviaciones del aeródromo en AD 1 parte 6?				
	¿Se notifica la condición de certificación del aeródromo en AD 1.5?				
	¿Se implementan procedimientos para enmendar el AIP siempre que se produzcan cambios en las características físicas, instalaciones, equipos o datos generales del aeródromo?				
2	Datos generales de aeródromo actualizados: revisión contra AIP				
	a. Nombre del Aeródromo				

	b. Localización del Aeródromo ;				
	c. Coordenadas geográficas del punto de referencia del aeródromo, determinadas según la referencia del Sistema Geodésico Mundial (WGS-84). El punto de referencia del aeródromo debe ubicarse cerca del centro geométrico inicial o planeado y debe medirse en minutos y segundos.				
	d. Elevación y ondulación del geode en el aeródromo, con una precisión redondeada a medio metro.				
	e. La elevación de cada umbral y la ondulación del geode, la elevación de los extremos de la pista y todos los puntos altos y bajos importantes de la pista, así como la elevación más alta de la zona de toma de contacto, se medirán con una precisión redondeada de un cuarto de metro. en pendientes con aproximaciones de precisión y medio metro en pistas con aproximaciones de no precisión.				
	f. Temperatura de referencia del aeródromo en grados Celsius, que debe corresponder al promedio mensual de las temperaturas máximas diarias registradas durante el mes más caluroso del año.				
	g. Detalle del faro aeronáutico				
	h. Nombre del operador del aeródromo y dirección, números de teléfono y correo electrónico en el que se puede ubicar en todo momento.				
3	Dimensiones del Aeródromo y otras informaciones.				
	Información General que incluye lo siguiente:				
	i. Marcado verdadero redondeado a centésimas de grado, número de designación, longitud, ancho, ubicación del umbral desplazada al metro más cercano, pendiente, tipo de superficie y tipo de pista; y, para las pistas de aproximación de precisión de Categoría I, hay un área de eliminación de obstáculos.				
	ii. Longitud, ancho redondeado al metro más cercano y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad del extremo de la pista, áreas de detención.				
	iii. Dimensiones de las calles de rodaje y tipo de pavimento				
	iv. Tipo de pavimento y posiciones de estacionamiento para aeronaves en plataforma.				
	v. Dimensiones de las SLO y perfil del terreno .				
	vi. Ayudas visuales para procedimientos de aproximación; señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en las calles de rodaje (incluidas las posiciones de espera en la pista, las posiciones intermedias de espera); plataformas, ubicación y tipo del sistema de guía de acoplamiento visual; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación.				

vii.	Ubicación y frecuencia del punto de verificación del VOR del aeródromo				
viii.	Ubicación y designación de calles de rodaje.				
ix.	Coordenadas geográficas de cada umbral en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
x.	Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de la calle de rodaje en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
xi.	Coordenadas geográficas de cada lugar de estacionamiento de aeronaves en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
xii.	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 los circuitos y en las proximidades del aeródromo. Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas, como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, como se especifica en la RAC 15 y la RAC 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.				
xiii.	Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo. De acuerdo con los procedimientos estándar del Número de clasificación de aeronave - Número de clasificación de pavimento (ACN-PCN) para RWY, TWY y plataformas notificando la siguiente información:				
	3. Número de clasificación de pavimentos (PCN);				
	4. Tipo de pavimento para la determinación del ACN-PCN;				
	5. La categoría de resistencia del fundamento;				
	6. La categoría o el valor de la presión máxima permitida de los neumáticos; y				
	7. El método de evaluación				
xiv.	Una o más ubicaciones de verificación de altímetro previas al vuelo establecidas en la plataforma, así como su elevación redondeada promedio al metro o pie más cercano				
xv.	Las siguientes distancias declaradas redondeadas al metro más cercano:				
	1. Recorrido de despegue disponible(TORA);				
	2. Distancia de despegue disponible(TODA);				
	3. Distancia disponible de aceleración-parada (ASDA)				
	4. Distancia de aterrizaje disponible (LDA)				
	5. Área de seguridad de extremo de pista (RESA)				
xvi.	Información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con él, así como				


	sobre aspectos de importancia operativa o que afectan el rendimiento de la aeronave, particularmente con respecto a lo siguiente:				
	1. Trabajos de construcción o mantenimiento.				
	2. Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma.				
	3. Presencia de agua en la pista, calles de rodaje o plataforma.				
	4. Otros riesgos temporales, incluidos los aviones estacionados.				
	5. Falla o funcionamiento irregular de parte o la totalidad de las ayudas visuales.				
	6. Fallo de la fuente principal o secundaria de energía eléctrica.				
xvii.	Capacidad de remoción de aeronave inutilizadas				
xviii.	Nivel de protección del SEI, expresado en términos de categoría, de acuerdo con 21.315, con los tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles en el aeródromo.				
xix.	Los cambios relacionados con NOTAMS en el nivel de protección, la restauración del nivel y los cambios significativos en términos de una nueva categoría como resultado de las variaciones en la disponibilidad de agentes extintores, vehículos, personal u otros requisitos que afectan el nivel de protección.				
xx.	Información sobre la instalación de sistemas visuales de indicadores de pendiente de aproximación, relacionados con:				
	1. Número de designación de la pista correspondiente				
	2. Tipo de sistema y, en el caso de una instalación AT-VASIS, PAPI o APAPI, el lado de la pista en el que están instalados los elementos ligeros, es decir, izquierdo o derecho;				
	3. Ángulo de divergencia y dirección de dicha divergencia,				
	4. ángulos nominales de la pendiente de aproximación.				
	5. Altura mínima del ojo sobre el umbral (MEHT)				
4	Actualización de cartas.				
	AD Cartas				
	AD Área de movimiento				
	AD Obstáculos tipo A				
	AD Obstáculos tipo B				
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:					

RAC 139-SUBPARTE D-23 Formato BCAA-FORM-011– Lista de verificación para revisión de herramientas y equipos de precisión(RAC139.349)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-23			
	ASUNTO	Lista de verificación para revisión de herramientas y equipos de precisión			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	10/ene/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS A REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Herramientas y equipos de precisión necesarios para las tareas en la operación del aeródromo, para asegurar que: (luxómetros, megaohmímetros, equipos de medición, clinómetros, equipos de topografía)				
	NOTA: El inspector debe asegurarse de que el poseedor / solicitante de un Certificado de Aeródromo debe tener las herramientas y el equipo de precisión necesarios para realizar operaciones de Aeródromo de manera eficiente.				
2	Asegurarse de que aquellos departamentos / unidades del aeródromo que, debido a sus actividades, requieren herramientas o equipos de precisión, tengan un lugar físico donde se almacenan.				
3	Solicite una lista de equipos, herramientas, materiales y equipos de prueba necesarios para completar las tareas.				
4	Las herramientas y equipos que requieren calibración deben tener un registro de calibración. Además, en cada equipo que requiere calibración, una etiqueta que indica el número de pieza, número de serie, firma y sello del personal que certificó				


9.037 FORMATO AGA-FORM-012– LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA REVISIÓN DE LA BIBLIOTECA TÉCNICA

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	9.037			
		ASUNTO	Lista de verificación para la revisión de la biblioteca técnica			
		PAGINA:	1 of 3			
		FECHA:	10/ene/2020			
		REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTOS PARA REVISAR			SAT	NO SAT	N/A	N/R
A	Inspeccionar la biblioteca técnica del operador. Asegúrese de que toda la información siguiente se mantenga actualizada y de fácil acceso:					
1	Tablas de obstáculos					
2	Tablas de aproximación por instrumentos.					
3	Dibujo de cuadrícula del aeródromo.					
4	Regulaciones nacionales e internacionales.					
5	Normas internacionales de diseño, calidad e inspección de:					
	Combustibles					
	Vehículos terrestres y equipos de aeródromo.					
	Equipamiento, vestimenta y materiales de la SEI.					
	Ayudas para la navegación.					
	Cualquier otra norma o norma aplicable a la seguridad.					

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.039						
	ASUNTO	Verificación de acuerdos de entendimiento (MoU)						
	PAGINA:	1 of 2						
	FECHA:	10/ene/2020						
	REVISION:	01						
Empresa:	FECHA:							
Aeródromo	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">Día</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Mes</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Año</td> </tr> </table>					Día	Mes	Año
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTOS PARA REVISAR					SI	NO	N/A	N/R
	Verifique que el encabezado contemple lo siguiente:							
	1) El Memorándum contempla los nombres de ambas entidades.							
	1) Nombre corporativo o nombre del operador del aeropuerto							
	2) Nombre corporativo o denominación de la otra parte que firma							
	3) La fecha de vigencia del acuerdo está claramente establecida							
	Verifique el propósito u objetivo del memorando:							
	1) Que según el tema, se describen los objetivos propuestos.							
	2) Se establecen pautas para el desarrollo eficiente y seguro de las actividades aeroportuarias.							
	3) Se establece una cláusula en el memorándum, donde se establecen pautas para cualquier cambio en el acuerdo.							
	4) Está firmado por todas las partes.							
	Responsabilidades:							
	1) Se establecen las responsabilidades de cada una de las partes.							
	2) Está claramente establecido que el personal bajo su mando cumplirá con las disposiciones establecidas en el memorando							
	3) Se establecen cláusulas sobre la capacitación del personal inicial y recurrente y será responsabilidad de los signatarios.							

	Procedimientos del operador del aeropuerto:				
	1) El cumplimiento de los procedimientos del operador del aeródromo está claramente establecido				
	2) El cumplimiento de los procedimientos de la otra parte está claramente establecido.				
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:					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
CONDICIÓN					
_____ Satisfactorio		_____ no-satisfactorio			
Nombre del Inspector AGA					
Firma:					
Fecha:					

9.041. Lista de Verificación para la Revisión de la Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales. (RAC139.337)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	AGA-FORM-041			
	ASUNTO:	Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales			
	PAGINA:	1 de 3			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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 proveer 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 Identificación y localización de 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.				

9.043. Lista de Verificación para la Revisión de Vallas de Seguridad y Protección Pública RAC 14. 819 y RAC 139.335


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.043			
	ASUNTO:	Protección Pública			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) 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 PROCEDIMIENTO					
1	Se proveen vallas u otra barrera perimetral para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas para ingresar al aeródromo o a una zona de este, vedada al público				
2	Se cumple con las alturas mínimas de las vallas establecidas en la Norma y con el tipo adecuado de valla para evitar la entrada de animales de tamaño peligroso. (Se excluyen aves)				
3	Se provee la instalación de dispositivos adecuados en cloacas, túneles y otros conductos similares para prevenir actos de interferencia ilícita				
4	Se provee iluminación al nivel mínimo indispensable de vallas u otras barreras, erigidas para la protección de la aviación civil y de instalaciones que presten servicio a esta. Verificar análisis de riesgo elaborado para determinar las medidas.				
5	Implementados procedimientos y/o políticas para mantener despejada las zonas de las vallas o barreras, para facilitar la labor de las patrullas y evitar el acceso no autorizado				
6	Se provee de un camino dentro del cercado de vallas, para uso del personal de mantenimiento y del personal de seguridad				
7	Se establece un programa vigilancia, inspecciones diarias tanto diurnas como nocturnas				
8	Otros hallazgos (anotar en observaciones)				
<p>En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del procedimiento.</p>					

**9.045 Lista de Verificación para la Revisión del Programa de Mantenimiento.
(RAC139.305, RAC139.307 y RAC139.309.)**


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.045			
	ASUNTO:	Programa de mantenimiento			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para las áreas pavimentadas en cumplimiento con la RAC 139.305.				
2	Se establecen procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para las áreas NO pavimentadas en cumplimiento con la 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 la 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 la 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 la RAC 139.319.(h)				

OBSERVACIONES:

9.047 Lista de Verificación para la Revisión de la Documentos adicionales del proceso. (RAC139.101)


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.047			
	ASUNTO:	Revisión de la Documentación adicional del proceso			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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				
	f) Comandante del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios				
5	Seguros				
6	Contratos				
7	Permisos o certificaciones Municipales				
8	Estudios Ambientales				
9	Memorándum o Cartas de entendimiento				
10	Estudio de Fauna Silvestre				
OBSERVACIONES:					

9.049 Lista de Verificación para la Revisión de los Estudios Aeronáuticos. (139.015)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	9.049					
		ASUNTO:	Verificación del Estudio Aeronáutico					
		PAGINA:	1 de 2					
		FECHA:	10/Noviembre/2020					
		REVISION:	01					
Empresa		FECHA						
		<table border="1"> <tr> <td>Día</td> <td>Mes</td> <td>Año</td> </tr> </table>				Día	Mes	Año
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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"/>							

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
4	Medidas de Mitigación.				
	Se establece una descripción de las medidas de mitigación aplicadas para eliminar o reducir al máximo los riesgos detectados.				
	Se adjuntan los procedimientos requeridos para Mitigación				
	Se establece la publicación del resultado en el AIP				
5	Resultados.				
	a) Se describen de los resultados, derivados de la aplicación de las medidas de mitigación, adjuntando la documentación necesaria que respalde dichos resultados.				
	b) Se establece una comparación de los resultados obtenidos con respecto a las normas especificadas en la normativa vigente aplicable o conforme lo establece el Anexo 14 Vol. I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional				
	c) Se establecen conclusiones				
5	Anexos.				
	Se adjunta toda documentación (Procedimientos, análisis, reportes, memorias, fotografías, mapas, tablas, graficas) y toda aquella información de soporte necesaria que respalde el estudio aeronáutico.				
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.					
OBSERVACIONES:					
ACEPTACION					
Una vez enmendado el Manual se da por aceptado					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:					
Fecha:					

9.051 AGA-FORM-019 Lista de Verificación para la Revisión de los Estudios Ambiental.

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	9.051			
		ASUNTO:	Verificación del Estudio Ambientales			
		PAGINA:	1 de 3			
		FECHA:	10/Noviembre/2020			
		REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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.					

5	Identificación de los factores del medio potencialmente impactados por el proyecto, o que están siendo impactados por las acciones generadas por el desarrollo de la actividad.				
6	Identificación de relaciones causa-efecto entre acciones del proyecto o actividad y factores del medio. Elaboración de la matriz de Importancia y valoración cualitativa del impacto.				
7	Predicción de la magnitud del impacto sobre cada factor, comparación de los resultados con los estándares establecidos.				
8	Valoración cuantitativa del impacto ambiental, incluyendo transformación de medidas de impactos en unidades inconmensurables a valores conmensurables de calidad ambiental, y suma ponderada de ellos para obtener el impacto total				
9	Definición de las medidas correctoras, precautorias y compensatorias y del programa de vigilancia ambiental, con el fin de verificar y estimar la operatividad de aquellos. Se debe establecer un programa de vigilancia y control que garantice el cumplimiento de las disposiciones y medidas correctoras contenidas en el ESIA. Este programa debe permitir mantener un control sobre las repercusiones medioambientales de la actividad, detectando posibles impactos imprevistos.				
10	Proceso de participación pública, en su caso, tanto de particulares como agentes sociales y organismos interesados.				
11	Emisión del informe final.				
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.					
OBSERVACIONES:					
ACEPTACION					
Una vez enmendado el Manual se da por aceptado					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:					
Fecha:					

9.053. AGA-FORM-020 Lista de Verificación para la Revisión del Programa de Capacitación (139.303)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.053			
	ASUNTO:	Revisión del Programa de Capacitación			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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, NOTAM's, operación de vehículos y sistema de reporte de discrepancias.				
	(4) Entrenamiento en SEI.				
	(5) Entrenamiento en regulaciones, estándares y MOA.				
	(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				

Nombre del Documento	
Operador	
Revisión y Fecha:	
Fecha de aprobación	
Nombre del inspector que aprueba el documento.	
Considere esta carta como aprobación del documento mencionado, que debe estar acompañado en todo momento por sus páginas vigentes debidamente aprobadas.	
Firma	Aceptación
Inspector aprobando el documento	Jefatura de Supervisión de Aeródromos

FASE IV VERIFICACIÓN EN SITIO Y VIGILANCIA

LISTAS DE VERIFICACIÓN

RAC 14-SUBPARTE B-1. REVISIÓN DE LOS DATOS DEL AERÓDROMO PUBLICADOS EN LA AIP RAC139.205 Y RAC 14.101

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC 14-SPB-1			
	ASUNTO	Lista de verificación para la revisión de data publicada en el AIP			
	PAGINA:	1 of 5			
	FECHA:	10/ene/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS A REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Verifique que toda la información esté incluida y actualizada en el AIP de acuerdo con el estado actual del aeródromo				
	¿Existen procedimientos de publicación de NOTAM? (ver muestras)				
	¿Tiene el operador un sistema para notificar cada evento a tiempo?				
	¿Se implementaron procedimientos para notificar eventos 24/7?				
	¿Se notifican las desviaciones del aeródromo en AD 1 parte 6?				
	¿Se notifica la condición de certificación del aeródromo en AD 1.5?				
	¿Se implementan procedimientos para enmendar el AIP siempre que se produzcan cambios en las características físicas, instalaciones, equipos o datos generales del aeródromo?				
2	Datos generales de aeródromo actualizados: revisión contra AIP				
	a. Nombre del Aeródromo				
	b. Localización del Aeródromo ;				
	C..Coordenadas geográficas del punto de referencia del aeródromo, determinadas según la referencia del Sistema Geodésico Mundial (WGS-84). El punto de referencia del aeródromo debe ubicarse cerca del centro geométrico inicial o planeado y debe medirse en minutos y segundos.				
	d. Elevación y ondulación del geode en el aeródromo, con una precisión redondeada a medio metro.				
	e. La elevación de cada umbral y la ondulación del geode, la elevación de los extremos de la pista y todos los puntos altos y bajos importantes de la				

	pista, así como la elevación más alta de la zona de toma de contacto, se medirán con una precisión redondeada de un cuarto de metro. en pendientes con aproximaciones de precisión y medio metro en pistas con aproximaciones de no precisión.				
	f. Temperatura de referencia del aeródromo en grados Celsius, que debe corresponder al promedio mensual de las temperaturas máximas diarias registradas durante el mes más caluroso del año.				
	g. Detalle del faro aeronáutico				
	h. Nombre del operador del aeródromo y dirección, números de teléfono y correo electrónico en el que se puede ubicar en todo momento.				
3	Dimensiones del Aeródromo y otras informaciones.				
	Información General que incluye lo siguiente:				
	i. Marcado verdadero redondeado a centésimas de grado, número de designación, longitud, ancho, ubicación del umbral desplazada al metro más cercano, pendiente, tipo de superficie y tipo de pista; y, para las pistas de aproximación de precisión de Categoría I, hay un área de eliminación de obstáculos.				
	ii. Longitud, ancho redondeado al metro más cercano y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad del extremo de la pista, áreas de detención.				
	iii. Dimensiones de las calles de rodaje y tipo de pavimento				
	iv. Tipo de pavimento y posiciones de estacionamiento para aeronaves en plataforma.				
	v. Dimensiones de las SLO y perfil del terreno .				
	vi. Ayudas visuales para procedimientos de aproximación; señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en las calles de rodaje (incluidas las posiciones de espera en la pista, las posiciones intermedias de espera); plataformas, ubicación y tipo del sistema de guía de acoplamiento visual; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación.				
	vii. Ubicación y frecuencia del punto de verificación del VOR del aeródromo				
	viii. Ubicación y designación de calles de rodaje.				
	ix. Coordenadas geográficas de cada umbral en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
	x. Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de la calle de rodaje en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
	xi. Coordenadas geográficas de cada lugar de estacionamiento de aeronaves en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.				
	xii. 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 los circuitos y en las proximidades del aeródromo. Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas, como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, como se especifica en la RAC 15 y la RAC 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.				
	xiii. Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo. De acuerdo con los procedimientos estándar del Número de clasificación de aeronave - Número de clasificación de pavimento (ACN-PCN) para RWY, TWY y plataformas notificando la siguiente información:				
	8. Número de clasificación de pavimentos (PCN);				
	9. Tipo de pavimento para la determinación del ACN-PCN;				

	10. La categoría de resistencia del fundamento;				
	11. La categoría o el valor de la presión máxima permitida de los neumáticos; y				
	12. El método de evaluación				
	i. Una o más ubicaciones de verificación de altímetro previas al vuelo establecidas en la plataforma, así como su elevación redondeada promedio al metro o pie más cercano				
	ii. Las siguientes distancias declaradas redondeadas al metro más cercano:				
	6. Recorrido de despegue disponible(TORA);				
	7. Distancia de despegue disponible(TODA);				
	8. Distancia disponible de aceleración-parada (ASDA)				
	9. Distancia de aterrizaje disponible (LDA)				
	10. Área de seguridad de extremo de pista (RESA)				
	i. Información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con él, así como sobre aspectos de importancia operativa o que afectan el rendimiento de la aeronave, particularmente con respecto a lo siguiente:				
	7. Trabajos de construcción o mantenimiento.				
	8. Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma.				
	9. Presencia de agua en la pista, calles de rodaje o plataforma.				
	10. Otros riesgos temporales, incluidos los aviones estacionados.				
	11. Falla o funcionamiento irregular de parte o la totalidad de las ayudas visuales.				
	12. Fallo de la fuente principal o secundaria de energía eléctrica.				
	i. Capacidad de remoción de aeronave inutilizadas				
	ii. Nivel de protección del SEI, expresado en términos de categoría, de acuerdo con 21.315, con los tipos y cantidades de agentes extintores normalmente disponibles en el aeródromo.				
	iii. Los cambios relacionados con NOTAMS en el nivel de protección, la restauración del nivel y los cambios significativos en términos de una nueva categoría como resultado de las variaciones en la disponibilidad de agentes extintores, vehículos, personal u otros requisitos que afectan el nivel de protección.				
	iv. Información sobre la instalación de sistemas visuales de indicadores de pendiente de aproximación, relacionados con:				
	6. Número de designación de la pista correspondiente				
	7. Tipo de sistema y, en el caso de una instalación AT-VASIS, PAPI o APAPI, el lado de la pista en el que están instalados los elementos ligeros, es decir, izquierdo o derecho;				
	8. Ángulo de divergencia y dirección de dicha divergencia,				
	9. ángulos nominales de la pendiente de aproximación.				
	10. Altura mínima del ojo sobre el umbral (MEHT)				
4	Actualización de cartas.				
	AD Cartas				
	AD Área de movimiento				
	AD Obstáculos tipo A				
	AD Obstáculos tipo B				
5	Revise el AIP para asegurar que toda la información está actualizada y completa.				

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:	
Resolución	
Según la condición encontrada el resultado es:	
CONDICIÓN	
_____ Satisfactorio	_____ no-satisfactorio
Nombre del Inspector AGA	
Firma:	
Fecha:	

RAC14-SUBPARTE C-1 Formato AGA-FORM-105 Verificación de las Características físicas del aeródromo. (RAC 14.201, RAC139.305, RAC139.307, RAC139.309, RAC139.311)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC14-SPC-1																												
	ASUNTO:	Características Físicas																												
	PÁGINA:	1 de 7																												
	REVISIÓN:	15 Setiembre 2020																												
	REVISION:	01																												
Operador:		DATE:																												
Aeródromo:	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>																														
Elemento Revisado		SAT	NO SAT	N/A	N/R																									
Aeródromo																														
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS																														
Pista																														
<p>El ancho está acorde al número clave de referencia? Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal (OMGWS)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Número de Clave</th> <th>Hasta 4,5 m (Exclusive)</th> <th>Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)</th> <th>Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)</th> <th>Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1A</td> <td>18 m</td> <td>18 m</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2A</td> <td>23 m</td> <td>23 m</td> <td>23 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>30 m</td> <td>30 m</td> <td>30 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td>30 m</td> <td>45 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>a. La anchura de toda pista de aproximación de precisión no debería ser inferior a 30 m, cuando el número de clave sea 1 o 2.</p>						Número de Clave	Hasta 4,5 m (Exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)	1A	18 m	18 m			2A	23 m	23 m	23 m		3	30 m	30 m	30 m		4			30 m	45 m
Número de Clave	Hasta 4,5 m (Exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)																										
1A	18 m	18 m																												
2A	23 m	23 m	23 m																											
3	30 m	30 m	30 m																											
4			30 m	45 m																										
Las pendientes de la pista cumplen con los requisitos de la regulación?																														
Cambios de pendiente apropiados																														
Distancia entre cambios de pendiente																														
Distancias declaradas publicadas en el AIP?																														
Resistencia publicada en el AIP																														
Márgenes de Pista																														

	Las márgenes de la pista cumplen con las dimensiones				
	Pendientes de márgenes de pista				
	Limpieza y nivelación de las márgenes				
	Resistencia de las márgenes				
	Plataforma de Viraje de Pista				
	Requiere plataforma de viraje y está implementada				
	Distancia libre del tren de acuerdo con la OMGWS máxima OMGWS Distancia Libre Hasta 4,5 m(exclusive) 1,50 m Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive) 2,25 m Desde 6 m hasta 9 m (exclusive) 3 m ^a o 4 m ^b Desde 9 m hasta 15 m (exclusive) 4 m a Si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m. b Si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m.				
	Pendientes plataforma de viraje				
	Resistencia plataforma de viraje				
	Superficie plataforma de viraje				
	Márgenes plataforma de viraje				
	Franjas de pista				
	Dimensión Franja Longitudinal				
	Achura Franjas transversales				
	Franjas libres de obstáculos				
	Fundaciones de ayudas salidas más de 7.5 cm del terreno				
	Parte nivelada de la franja (tamaño y cumplimiento)				
	Pendientes fuera de la parte nivelada de la franja				
	Conformación de las franjas				
	Resistencia de la franja apropiada en toda el área				
	Preparada para mejorar el frenado por fricción del tren				
	RESA				
	Hay RESA's declaradas				
	Dimensiones apropiadas				
	Emplazamiento apropiado				
	Pendiente transversal				
	Pendiente longitudinal				
	Objetos en RESA's				
	Resistencia de las RESA's				
	Preparada para mejorar capacidad de frenado.				
	Zona Libre de Obstáculos				
	Ancho apropiado (75 m a cada lado)				
	Libre de Obstáculos en un plano de 1.25%				
	Zona de Parada				
	Anchura igual que la pista				

	El stopway está nivelado y compactado acorde a la regulación?				
	Resistencia de la zona de parada				
	Superficie de la zona de parada				
	Área de funcionamiento del radio altímetro				
	Cumple con la longitud de 300 m antes del umbral				
	Cumple con 60 m a cada lado de la prolongación del eje de pista (120 m)				
	El área está nivelada y sin cambios bruscos de pendiente				
Observaciones:					

ELEMENTOS REVISADOS		SAT	NO SAT	N/A	N/R																																																																																																																
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS CALLES DE RODAJE																																																																																																																					
	Características físicas																																																																																																																				
	El ancho es acorde al OMGWS de la aeronave crítica <table border="1" data-bbox="506 478 782 844"> <thead> <tr> <th>OMGWS</th> <th>Anchura de calle de rodaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 4,5 m (exclusive)</td> <td>7,5 m</td> </tr> <tr> <td>Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)</td> <td>10,5 m</td> </tr> <tr> <td>Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)</td> <td>15 m</td> </tr> <tr> <td>Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)</td> <td>23 m</td> </tr> </tbody> </table>	OMGWS	Anchura de calle de rodaje	Hasta 4,5 m (exclusive)	7,5 m	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)	10,5 m	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	15 m	Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)	23 m																																																																																																										
OMGWS	Anchura de calle de rodaje																																																																																																																				
Hasta 4,5 m (exclusive)	7,5 m																																																																																																																				
Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)	10,5 m																																																																																																																				
Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)	15 m																																																																																																																				
Desde 9 m hasta 15 m (exclusive)	23 m																																																																																																																				
	Las curvas tienen el radio suficiente o sobre ancho para proteger al avión																																																																																																																				
	Las pendientes cumplen con la regulación																																																																																																																				
	Cumple Distancias mínimas de separación: (tache las que no se cumplen) <table border="1" data-bbox="272 1096 1058 1516"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Letra de clave</th> <th colspan="4">Pistas de vuelo por instrumentos Número de clave</th> <th colspan="4">Pistas de vuelo visual Número de clave</th> <th rowspan="2">Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (metros)</th> <th rowspan="2">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)</th> <th rowspan="2">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)</th> <th rowspan="2">Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)</td> <td>(2)</td> <td>(3)</td> <td>(4)</td> <td>(5)</td> <td>(6)</td> <td>(7)</td> <td>(8)</td> <td>(9)</td> <td>(10)</td> <td>(11)</td> <td>(12)</td> <td>(13)</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>77,5</td> <td>77,5</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>37,5</td> <td>47,5</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>23</td> <td>15,5</td> <td>19,5</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>82</td> <td>82</td> <td>152</td> <td>—</td> <td>42</td> <td>52</td> <td>87</td> <td>—</td> <td>32</td> <td>20</td> <td>28,5</td> <td>16,5</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>88</td> <td>88</td> <td>158</td> <td>158</td> <td>48</td> <td>58</td> <td>93</td> <td>93</td> <td>44</td> <td>26</td> <td>40,5</td> <td>22,5</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>166</td> <td>166</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>101</td> <td>101</td> <td>63</td> <td>37</td> <td>59,5</td> <td>33,5</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>172,5</td> <td>172,5</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>107,5</td> <td>107,5</td> <td>76</td> <td>43,5</td> <td>72,5</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>180</td> <td>180</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>115</td> <td>115</td> <td>91</td> <td>51</td> <td>87,5</td> <td>47,5</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Nota 1.— Las distancias de separación que aparecen en las columnas (2) a (9) representan combinaciones comunes de pistas y calles de rodaje. base de formulación de dichas distancias aparece en el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 2.</i></p> <p><i>Nota 2.— Las distancias de las columnas (2) a (9) no garantizan una distancia libre suficiente detrás de un avión en espera para que pase otro avión en una calle de rodaje paralela. Véase el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 2.</i></p>	Letra de clave	Pistas de vuelo por instrumentos Número de clave				Pistas de vuelo visual Número de clave				Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (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 una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)	1	2	3	4	1	2	3	4	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	A	77,5	77,5	—	—	37,5	47,5	—	—	23	15,5	19,5	12	B	82	82	152	—	42	52	87	—	32	20	28,5	16,5	C	88	88	158	158	48	58	93	93	44	26	40,5	22,5	D	—	—	166	166	—	—	101	101	63	37	59,5	33,5	E	—	—	172,5	172,5	—	—	107,5	107,5	76	43,5	72,5	40	F	—	—	180	180	—	—	115	115	91	51	87,5	47,5				
Letra de clave	Pistas de vuelo por instrumentos Número de clave				Pistas de vuelo visual Número de clave				Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (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 una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)																																																																																																					
	1	2	3	4	1	2	3	4																																																																																																													
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)																																																																																																									
A	77,5	77,5	—	—	37,5	47,5	—	—	23	15,5	19,5	12																																																																																																									
B	82	82	152	—	42	52	87	—	32	20	28,5	16,5																																																																																																									
C	88	88	158	158	48	58	93	93	44	26	40,5	22,5																																																																																																									
D	—	—	166	166	—	—	101	101	63	37	59,5	33,5																																																																																																									
E	—	—	172,5	172,5	—	—	107,5	107,5	76	43,5	72,5	40																																																																																																									
F	—	—	180	180	—	—	115	115	91	51	87,5	47,5																																																																																																									
	Las pendientes cumplen con los requisitos de la regulación?																																																																																																																				
	Cambios de pendiente apropiados																																																																																																																				
	Distancia visible cumple con regulación (j) Cuando no se pueda evitar un cambio de pendiente en una calle de rodaje el cambio debe ser tal que, desde cualquier punto situado a:																																																																																																																				

	(1) 3 m sobre la calle de rodaje, pueda verse toda su superficie hasta una distancia de por lo menos 300 m, cuando la letra de clave sea C, D, E o F; (2) 2 m sobre la calle de rodaje, pueda verse toda su superficie hasta una distancia de por lo menos 200 m, cuando la letra de clave sea B; y (3) 1,5 m sobre la calle de rodaje, pueda verse toda su superficie hasta una distancia de por lo menos 150 m, cuando la letra de clave sea A.				
	Distancia entre cambios de pendiente				
	Resistencia de las calles de rodaje				
	Superficie de las calle de rodaje				
	Márgenes de Calle e Rodaje				
	Anchura cumple con regulación, calle más margen no menor a: (1)44 m cuando la letra de clave sea F; (2)38 m cuando la letra de clave sea E; (3)34 m cuando la letra de clave sea D; y (4)25 m cuando la letra de clave sea C.				
	Resistencia de las márgenes				
	Superficie, Limpieza y nivelación de las márgenes				
	Las franjas de las calles de rodaje cumplen con las dimensiones de la regulación (ver columna 11 de tabla de distancias de separación arriba)				
	Las franjas están libres de obstáculos y niveladas?				
	Pendientes transversal y longitudinal de franjas calle de rodaje				
	Resistencia de las franjas de calle de rodaje				
	La separación entre calle de rodaje y pista cumplen con la regulación?				
	Otros hallazgos				
	Apartaderos de Espera				
	Distancia libre del tren de acuerdo con la OMGWS máxima OMGWS Distancia Libre Hasta 4,5 m(exclusive) 1,50 m Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive) 2,25 m Desde 6 m hasta 9 m (exclusive) 3 m ^a o 4 m ^b Desde 9 m hasta 15 m (exclusive) 4 m a Si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas inferior a 18 m. B Si la plataforma de viraje está prevista para aviones con base de ruedas igual o superior a 18 m.				
	Distancia a la pista				

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				
Pendientes								
Resistencia								
Superficie								
Márgenes								
Separación permite alojar cómodamente las aeronaves								
Observaciones:								
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PLATAFORMA								
Las dimensiones permiten alojar el tráfico previsto								
Resistencia apropiada para el tráfico								
Pendientes en puesto de estacionamiento igual o menor al 1%								
Las pendientes son adecuadas para el drenaje de las aguas?								
La separación entre calles de rodaje y puestos de estacionamiento cumplen con la regulación? Tabla C-1, RAC 14								

	Las aeronaves que operan en la plataforma son obstáculos para las SLO?																		
	Los puestos de estacionamiento permiten cumplir con las separaciones establecidas en la regulación:																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Letra de clave</th> <th>Margen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>3 m</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>3 m</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>4,5 m</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>7,5 m</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>7,5 m</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>7,5 m</td> </tr> </tbody> </table>	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				
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																		
	Se encuentra establecido el puesto y lo conoce el personal de OPS y ATS																		
	Le encuentra al menos de 100 m otras aeronaves o instalaciones																		
	Se encuentra en un sitio donde no hay oleoductos o sistemas eléctricos y telecomunicaciones subterráneos																		
	Otros hallazgos																		
Observaciones:																			
RESOLUCIÓN																			
Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de Características físicas del aeródromo el resultado de la misma es:																			
SATISFACTORIA <input type="checkbox"/>		NO SATISFACTORIA <input type="checkbox"/>																	
Nombre del Inspector de la DGAC:			Nombre del Responsable del Operador :																
Firma:																			
Fecha:																			

RAC-14-SUBPARTE C-02-1 Lista de Verificación para la Revisión de Franjas de Pista RAC 139.207

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	RAC14-SPC-02-1			
	ASUNTO:	Revisión de Franjas de pista			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION :	01			
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 SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO/ SAT	N/A	N/R
1	Las franjas de pista cumplen con las dimensiones establecidas en conformidad al RAC 14 según la clave referencia del aeródromo y el tipo de operación del aeródromo.				
2	Existen objetos o equipos dentro de las franjas de pista que se consideren obstáculos según RAC 14. (Objetos no frangibles o registros, fundaciones que sobresalgan más de 7.5 cm				
3	Las pendientes longitudinales y transversales de las franjas de pista, cumplen con las pendientes establecidas en conformidad con la RAC 14 según la clave referencia del aeródromo y el tipo de operación del aeródromo.				
4	Existe control sobre el crecimiento de Vegetación en las Franjas de pista?				
5	Las franjas se encuentra niveladas en conformidad al RAC 14.207?				
6	La resistencia de las Franjas y áreas de seguridad de pista cumplen con la RAC 14?				
7	Los Objetos dentro de las Franjas cumplen con los requisitos de frangibilidad según lo indica el RAC 14?				
8	La anchura de las franjas y cumple con las distancias establecidas en conformidad con la RAC 14 según la la clave de referencia y tipo de operación del aeródromo				
10	Otros hallazgos				

OBSERVACIONES:	
RESOLUCIÓN	
Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de Revisión de Franjas de Pista el resultado de la misma es:	
<input type="checkbox"/> SATISFACTORIA	<input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA
Nombre del Inspector AGA:	Nombre del Responsable del Operador :
Firma	Firma
Fecha	

RAC-14-SUBPARTE C-02-3 Lista de revisión de Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA). RAC 14.209

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODE:	RAC 14-SPC-03			
	ASUNTO:	Revisión de Áreas de Seguridad de Extremo de Pista			
	PAGE:	1 of 2			
	DATE:	10/Mayo/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Se cumplen las dimensiones de las RESA				
2	Hay objetos o equipo no frangibles que puedan considerarse obstáculos				
3	Se cumplen las pendientes transversal y longitudinal de las RESA.				
4	Se aplica un control del crecimiento de la vegetación en las RESA				
5	Las RESA se encuentran niveladas				
6	Se conoce y se cumple con las resistencias mínimas establecidas en la RAC 14				
7	Objetos en las RESA cumplen con los requisitos de frangibilidad				
8	Las RESA se encuentran debidamente conformadas para corregir la erosión y pendientes				
9	Otros hallazgos (indique en observaciones)				

RAC 14 SUBPARTE D-01 Lista de Verificación para el Control de Obstáculos del Aeródromo. RAC 14.301 a 14.307 y Subparte I RAC 14.817, RAC139.331

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	AGA-SPD-01			
		ASUNTO	Lista de verificación para Control de obstáculos			
		PAGINA:	1 of 2			
		FECHA:	10/ene/2020			
		REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R	
1	Verificar la aplicación de los procedimientos de detección y notificación a la autoridad de obstáculos.					
2	Verificar la aplicación de procedimientos de iluminación y señalización de obstáculos temporales.					
3	Verifique las cartas de obstáculos tipo A en la superficie de despegue					
4	Verificar la aplicación de los procedimientos para la actualización de la carta de obstáculos tipo A					
5	Verificar el acuerdo de entendimiento con la DGAC para la resolución de problemas con obstáculos.					
6	Verificar los procedimientos de control de obstáculos para la vigilancia de los trabajos de mantenimiento o construcción en el aeródromo					
7	Objetos no frangibles en franjas de pista parte nivelada					
8	Objetos no frangibles en franjas de calle de rodaje					
9	Objetos no frangibles en las RESA					
10	Objetos no frangibles en zona libre de obstáculos					
11	Objetos no frangibles que penetren la superficie de aproximación interna					

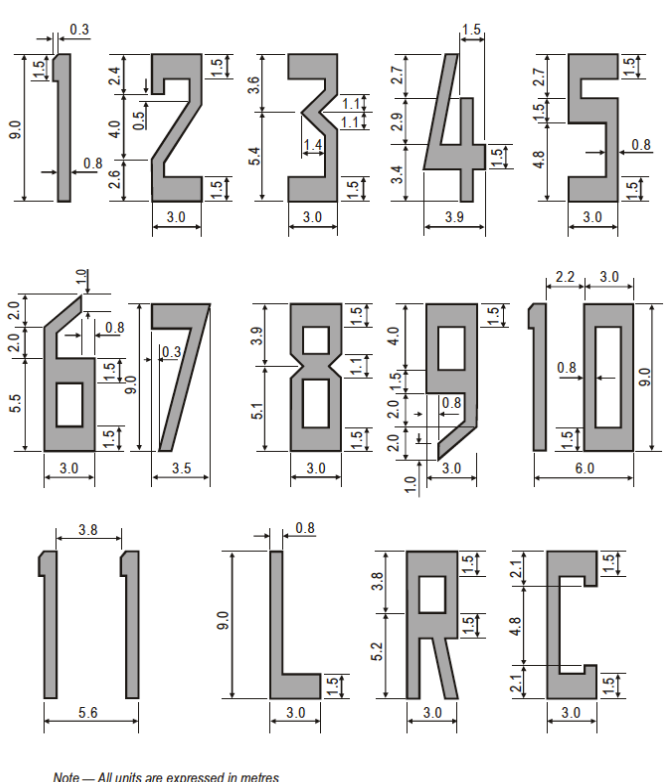
12	Objetos no frangibles que penetren la superficie de transición interna				
13	Objetos no frangibles que penetren la superficie de transición (aeronaves, torre de control, edificios, etc.)				
14	Fundaciones de equipos más altas de 7.5 cm sobre el terreno				
15	Objetos no frangibles				
15	Tapa de cajas de registro, rejillas etc faltantes.				
16	Canales de desagüe y equipos e instalaciones dentro de la franja o en los extremos de hasta 75 m (CR 3 o 4), 45 m (CR 1,2)				
17	Ayudas para la navegación y seguridad no frangibles a menos de 60 m (CR 3 o 4), 45 m (CR 1,2)				
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:					
Aceptación					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
CONDICIÓN					
<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> no-satisfactorio					
Nombre del Inspector AGA					
Firma:					
Fecha:					

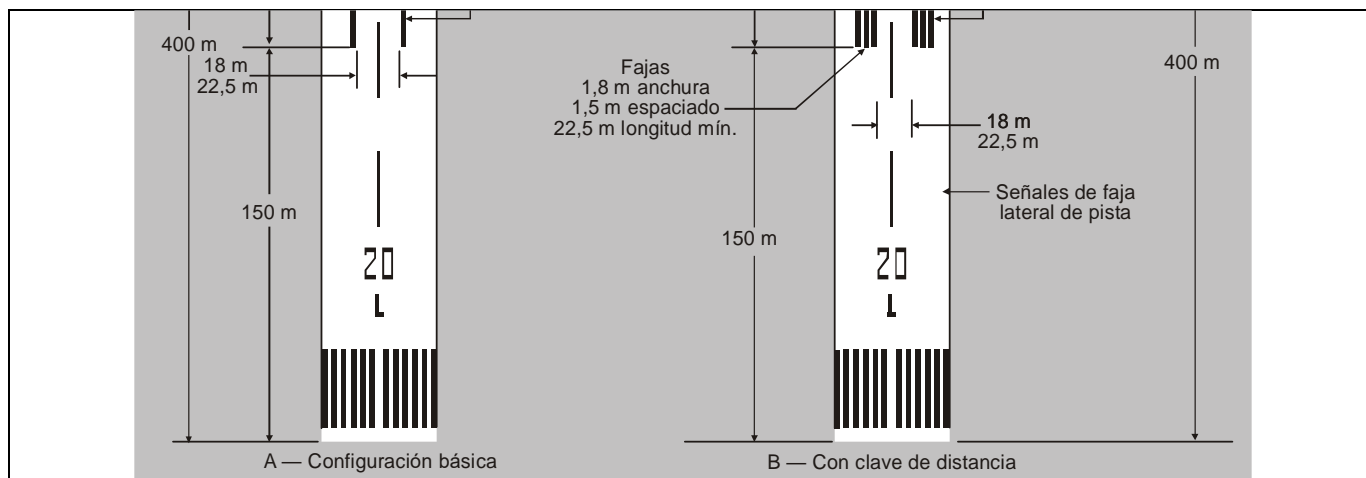
RAC 14 SUBPARTE D-01-1 Vigilancia de la Delegación de aprobación de alturas dentro de las OLS, RAC139.331

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC14-SPD-01-1			
	ASUNTO	Vigilancia de la Delegación de aprobación de alturas dentro de las OLS			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	10/ene/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
Aspectos de entrenamiento					
1	¿El personal designado para la aprobación tiene los siguientes requisitos de capacitación? - WGS84; - Sistemas de Información Geográfica; - AUTOCAD o algún otro software relacionado con el asunto; - Topografía - RAC 14 vol. I (limitación de obstáculos) y RAC 15 (cartas aeronáuticas) - Resoluciones de SLO para diferentes aeródromos dentro del Estado - Conocimientos generales de ingeniería.				
Aspectos del personal					
1	¿Está identificado el personal responsable de recibir y aprobar las solicitudes de construcción?				
2	¿Tiene el personal la documentación para la aprobación de alturas, como las resoluciones de los SLO de los aeródromos del Estado?				
Registros					
1	¿Tiene el personal un sistema de registro de aprobaciones anteriores y recientes?				

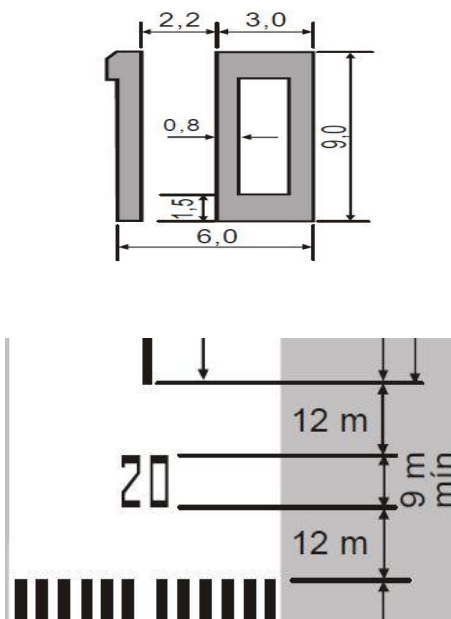
**RAC 14 SUBPARTE E-01 Lista de Verificación para la demarcación de Aeródromo.
(RAC139.3119, RAC 14.401)**

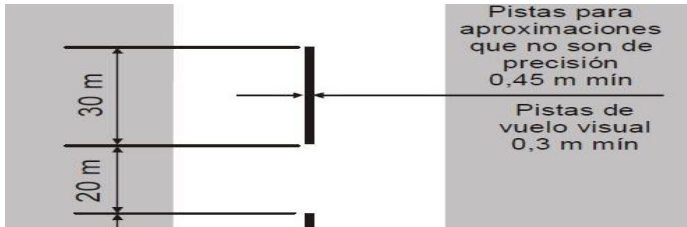
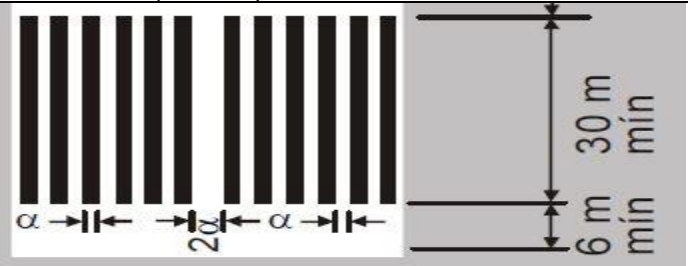
 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC14-SPE-01			
	ASUNTO:	Revisión de Marcas Horizontales de Aeródromo.			
	PAGINA:	1 de 30			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
Empresa	FECHA		Día	Mes	Año
Aeródromo					
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda conforme a lo establecido 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 SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1) Toda la demarcación es retro reflectiva					
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 la RAC 14.					
4) señales inconsistentes en color o en su diseño					
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) Otros hallazgos (indique en observaciones)					

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
PISTA					
SEÑAL DESIGNADORA DE PISTA					
PISTA No.					
Color del trazo (blanco)					
 <p style="text-align: center;"><i>Note.— All units are expressed in metres.</i></p>					
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					



Condiciones actuales del trazo:				
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				
Condiciones actuales del trazo:				



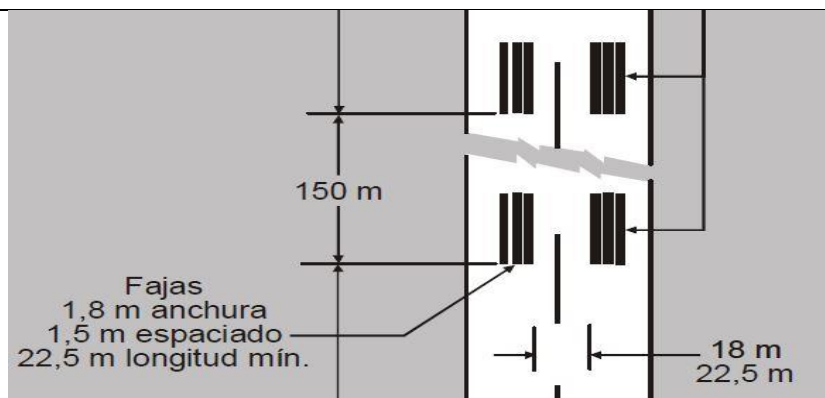
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO/ SAT	N/A	N/R
SEÑAL DE EJE DE PISTA					
Color del trazo (Blanco)					
Longitud del trazo de la señal de eje (30 metros)					
Distancia entre los intervalos del trazo del eje (50 a 75 metros como máximo)					
Ancho del trazo del eje (0.9 metros)					
Condiciones actuales del trazo					
					
SEÑAL DE UMBRAL DE PISTA					
Pista No.					
Ubicación del umbral de pista (6 metros mínimo)					
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)					
Pista No.					
Ubicación del umbral de pista (6 metros mínimo)					
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)					
					

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
SEÑAL DE PUNTO DE VISADA (Según tabla 5-1)					
Distancia de ubicación del primer par					
Ancho de la faja: 6 a 10 m					
Distancia entre lados internos de las fajas: 18 a 22.5 m					
Color del trazo (blanco)					
Condiciones actuales del trazo					
					
SEÑAL DE TOMA DE CONTACTO (TOUCHDOWN)					
Cantidad de pares a lo largo de la pista					
Largo de la señal: 22.5 m					
Ancho de la señal: 1.80 m					
Distancia entre los lados internos de la señal: 18 a 22.5 m					
Distancia entre las señales a lo largo de la pista: 150 m					
Color del trazo (blanco)					
Condiciones actuales del trazo					

Tabla 5-1. Emplazamiento y dimensiones de la señal de punto de visada

Emplazamiento y dimensiones (1)	Distancia disponible para aterrizaje			
	Menos de 800 m (2)	800 m hasta 1 200 m (exclusive) (3)	1 200 m hasta 2 400 m (exclusive) (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

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 caucho.
 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.



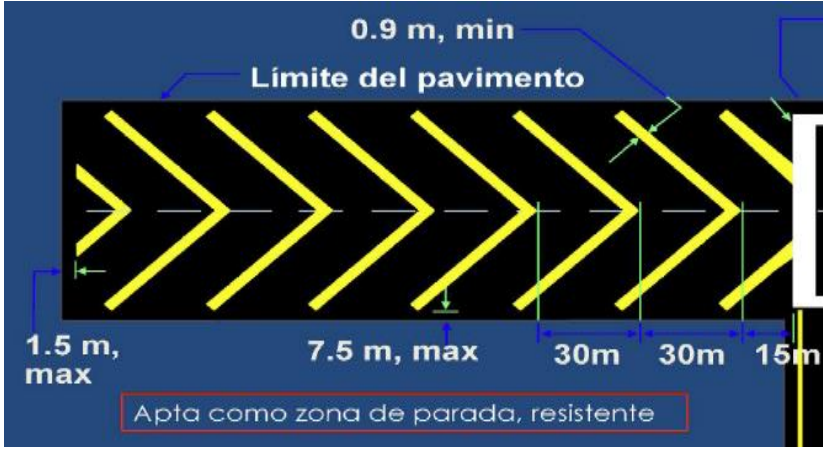
SEÑAL DE FAJA LATERAL DE PISTA

Ancho de la faja (0.90 m)

Color del trazo (blanco)

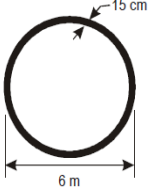
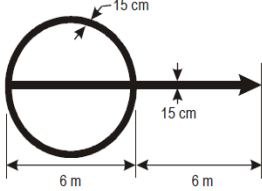
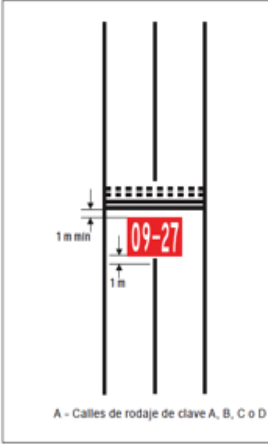
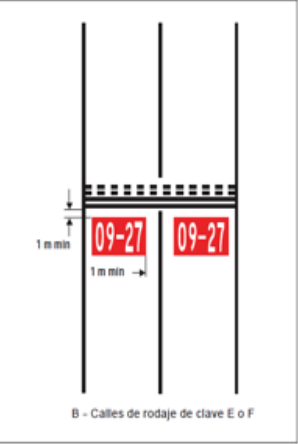
Condiciones actuales del trazo


ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R
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				

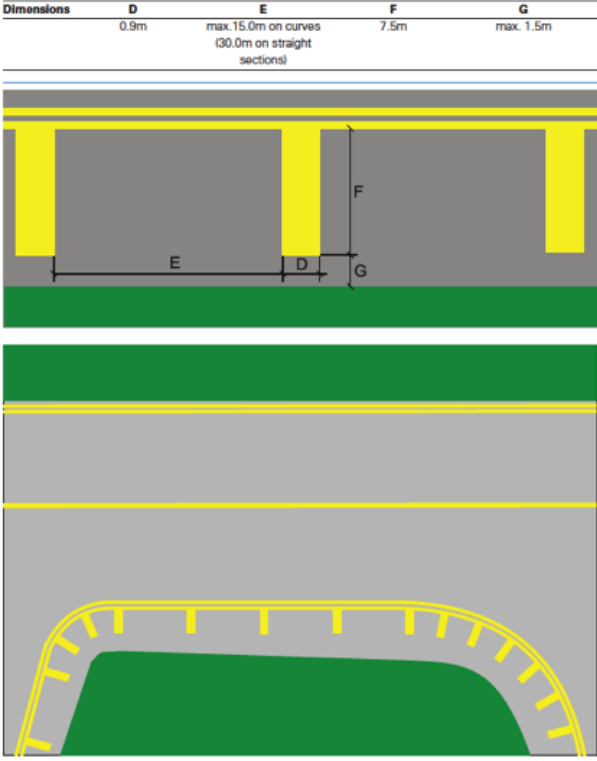
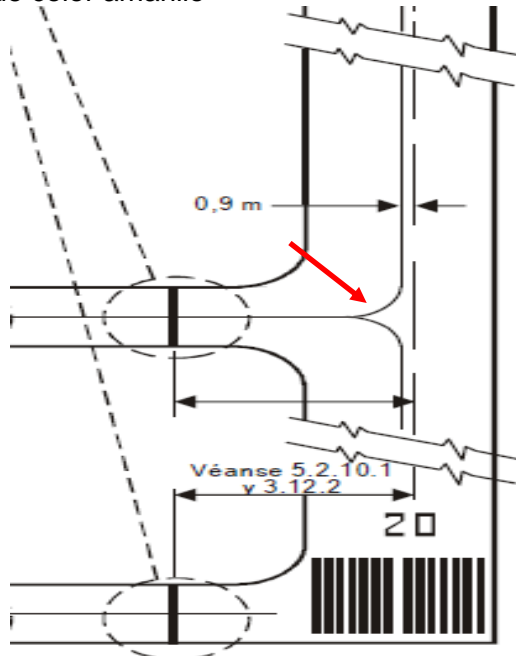
	Distancia entre vértices y vértices del trazo				
	Distancia al final del área				
	Distancia entre el borde y la señal				
	Color del trazo (blanco)				
	Condiciones actuales del trazo				
	ZONA DE PARADA DE PISTA No.				
	Ancho del trazo				
	Ángulo del trazo partiendo del eje de pista (45°)				
	Ancho 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				
					

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
SEÑAL DE PUNTO DE ESPERA DE PISTA					
Trazo de color amarillo	Calle de rodaje Alpha				
	Líneas Continuas				
	Líneas discontinuas				
	Calle de rodaje Bravo				

<p> CONFIGURACIÓN A: 4 líneas y 3 espacios de 0,3 m cada uno </p>	Líneas Continuas				
	Líneas discontinuas				
	Calle de rodaje Charlie				
	Líneas Continuas				
	Líneas discontinuas				
	Calle de rodaje Delta				
	Líneas Continuas				
	Líneas discontinuas				
	Calle de rodaje Eco				
	Líneas Continuas				
	Líneas discontinuas				
	Calle de rodaje Foxtrot				
	Líneas Continuas				
	Líneas discontinuas				

<p>SEÑAL DE PUNTO DE VERIFICACIÓN DEL VOR</p>					
<p>Color de trazo blanco</p>   <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>					
<p>Señales de Punto de espera en la vía de vehículos</p>					
<p>Se encuentran bien ubicadas en todos los casos</p>					
<p>Son suficientes donde es necesario</p>					
<p>Señales con instrucciones obligatorias</p>					
<p>Cuando no hay letreros se encuentran pintadas en calle de rodaje?</p>					
<p>Fueron pintadas apropiadamente con las dimensiones correctas:</p>   <p>A - Calles de rodaje de clave A, B, C o D</p> <p>B - Calles de rodaje de clave E o F</p>					
<p>Señales de prohibida la entrada pintadas cuando es necesario</p>					

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R												
SEÑALIZACIÓN EN CALLES DE RODAJE																	
SEÑALES DEL EJE DE CALLE DE RODAJE																	
Trazo de color amarillo Ancho 0.15 m	ALPHA																
	BRAVO																
	CHARLIE																
	DELTA																
	ECO																
	FOXTROT																
	GOLF																
SEÑAL DE BORDE DE CALLE DE RODAJE																	
Trazo de color amarillo Ancho 0.15m Separación entre línea 0.15m 2.3 APRON AND TAXIWAY EDGE <small>Apron and taxiway edge lines are used to delineate the boundary of a taxiway or apron area where the edge of the full strength pavement cannot be easily discerned, or when a low strength shoulder adjoins the full strength pavement.</small> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Colour</th> <th>Edge line</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Yellow</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.15m</td> <td>0.15m</td> <td>0.1m</td> </tr> </tbody> </table> 		Colour	Edge line		Yellow	Dimensions	A	B	C		0.15m	0.15m	0.1m				
Colour	Edge line																
	Yellow																
Dimensions	A	B	C														
	0.15m	0.15m	0.1m														
Señales transversales en margen de calle de rodaje																	

					
<p>RADIO DE GIRO DE SALIDA HACIA PISTA</p>					
<p>Traza de color amarillo</p> 	<p>Salida hacia calle de rodaje Alpha</p> <p>Salida hacia calle de rodaje Bravo</p> <p>Salida hacia calle de rodaje Charlie</p> <p>Salida hacia calle de rodaje Delta</p> <p>Salida hacia calle de rodaje Eco</p>				

		Salida hacia calle de rodaje Foxtrot				
		Salida hacia calle de rodaje Golfo				

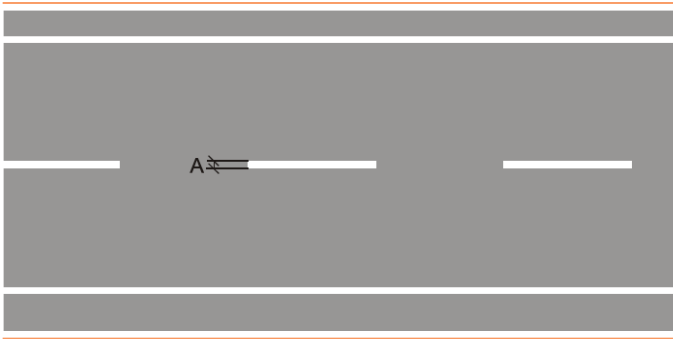
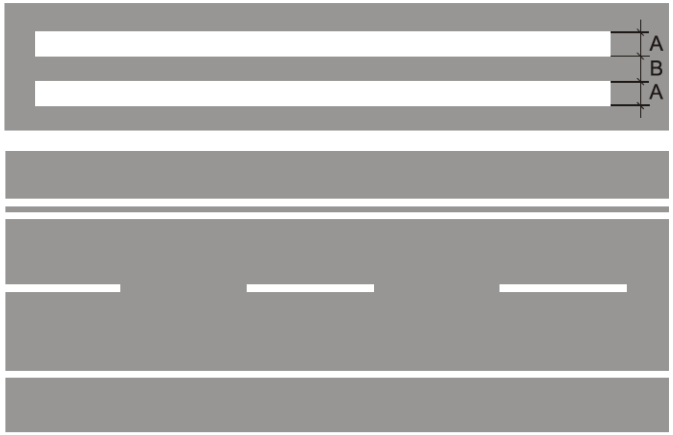
ELEMENTO REVISADO			SAT	NO SAT	N/A	N/R
	RADIO DE GIRO EN INTERSECCIONES DE CALLE DE RODAJE					
Trazo de color amarillo 	calle de rodaje Alpha					
	calle de rodaje Bravo					
	calle de rodaje Charlie					
	calle de rodaje Delta					
	calle de rodaje Eco					
	calle de rodaje Foxtrot					
	calle de rodaje Golfo					

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	SEÑALIZACIÓN DE PLATAFORMA				
	SEÑALES EN PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO				
	Línea de entrada para guía de proa. Ancho de trazo 0.15m mínimo Trazo de color amarillo	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25			
	Identificación del puesto	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11			

		12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25			
	Barra de Viraje	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25			
	Línea de Viraje	1 2 3 4 5 6 7 8			

		9			
		10			
		11			
		12			
		13			
		14			
		15			
		16			
		17			
		18			
		19			
		20			
		21			
		22			
		23			
		24			
		25			
	Barra de alineamiento	1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
		7			
		8			
		9			
		10			
		11			
		12			
		13			
		14			
		15			
		16			
		17			
		18			
		19			
		20			
		21			
		22			
		23			
		24			
		25			
	Línea de Parada	1			
		2			
		3			
		4			
		5			

		6			
		7			
		8			
		9			
		10			
		11			
		12			
		13			
		14			
		15			
		16			
		17			
		18			
		19			
		20			
		21			
		22			
		23			
		24			
		25			
	Línea de Salida	1			
		2			
		3			
		4			
		5			
		6			
		7			
		8			
		9			
		10			
		11			
		12			
		13			
		14			
		15			
		16			
		17			
		18			
		19			
		20			
		21			
		22			
		23			
		24			
		25			

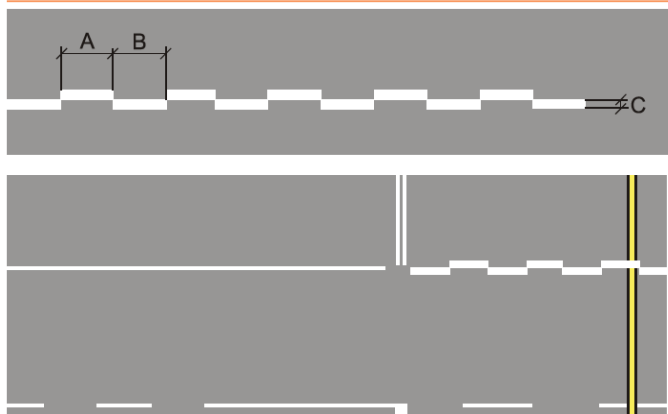
LÍNEA DE SEGURIDAD DE PLATAFORMA																											
Líneas de límite de calle de servicio																											
Trazo de color blanco																											
<p>The side of the road on which vehicles drive and the dimensions of markings should conform to national roadway markings regulations.</p> <table border="0"> <tr> <td>Colour</td> <td colspan="4">Line</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">White</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Dimensions</td> <td colspan="2">A</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">0.1m min.</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> 						Colour	Line					White				Dimensions		A						0.1m min.			
Colour	Line																										
	White																										
Dimensions		A																									
		0.1m min.																									
<p>3.10 VEHICLE LIMIT LINE</p> <p>Where a service road is also the limit of vehicle activity on an apron, this should be shown with a double white line. This indicates "DO NOT CROSS". The reason for the limitation may vary, although the most common limitation is to provide adequate clearance for adjacent taxiing aircraft.</p> <table border="0"> <tr> <td>Colour</td> <td colspan="4">Line</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">White</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Dimensions</td> <td>A</td> <td colspan="2">B</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>0.1m min.</td> <td colspan="2">0.1m min.</td> <td></td> </tr> </table> 						Colour	Line					White				Dimensions		A	B					0.1m min.	0.1m min.		
Colour	Line																										
	White																										
Dimensions		A	B																								
		0.1m min.	0.1m min.																								

3.12 TAXIWAY AND TAXILANE CROSSING

The drawing below shows the recommended marking where a service road crosses a taxiway or aircraft stand taxilane. A separate sign may indicate that vehicles are required to stop.

The vehicle stop line should be located at a safe distance from the taxiway centre line, according to the wingspan of the largest category of aircraft using the taxiway (see ICAO Annex 14, Volume 1).

Colour	Line			
	White			
Dimensions	A	B	C	D
	1.0m	1.0m	0.1m min.	2.0m min.



Áreas de seguridad para el peatón en plataforma

Colour and dimensions of markings should conform to national roadway markings regulations.




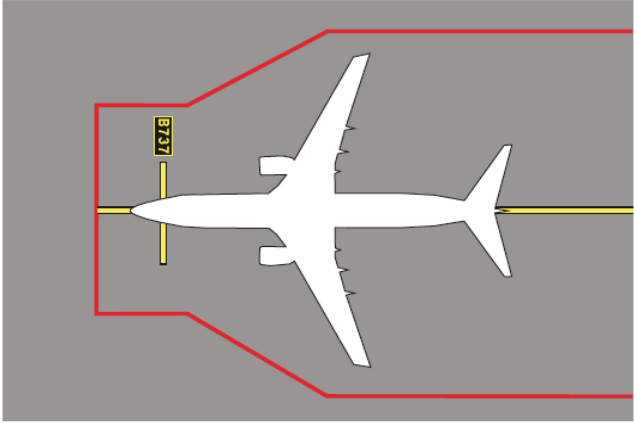
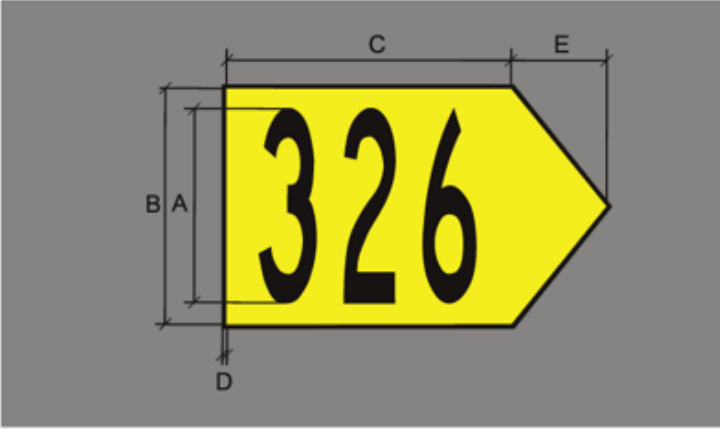
Señal de indicación de tráfico de aeronaves en la vía de vehículos

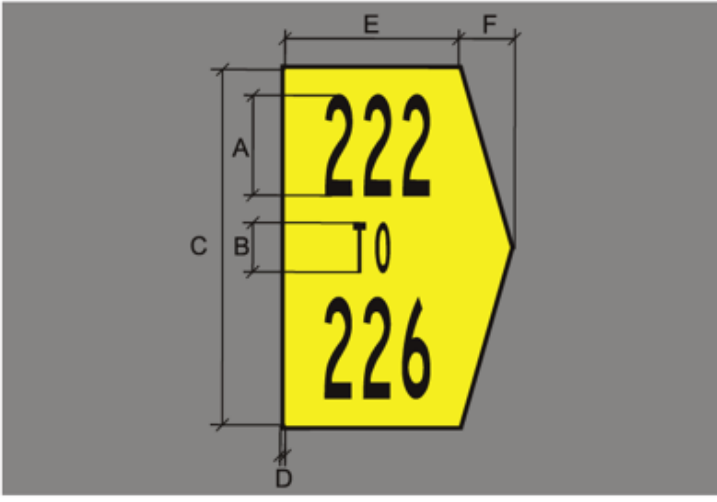
This sign (and/or painted markings on the ground) should be placed at taxiway and taxilane crossings




Las señales anteriores son suficientes y emplazadas apropiadamente

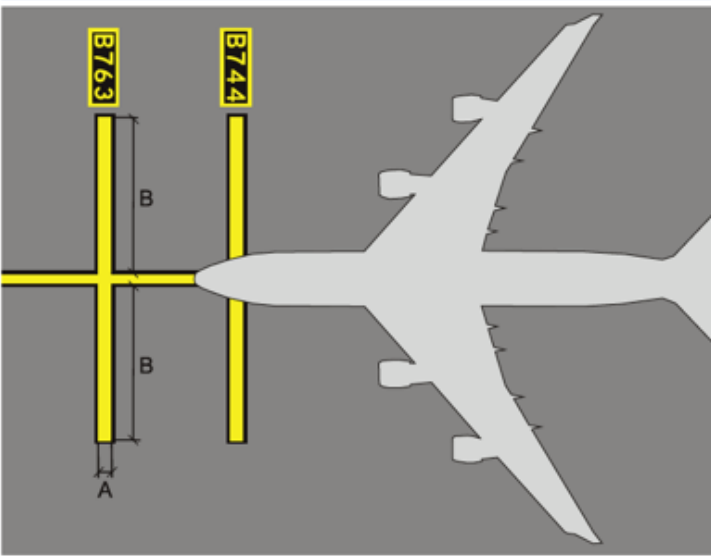
Líneas Límites de puestos de estacionamiento (0.10m)

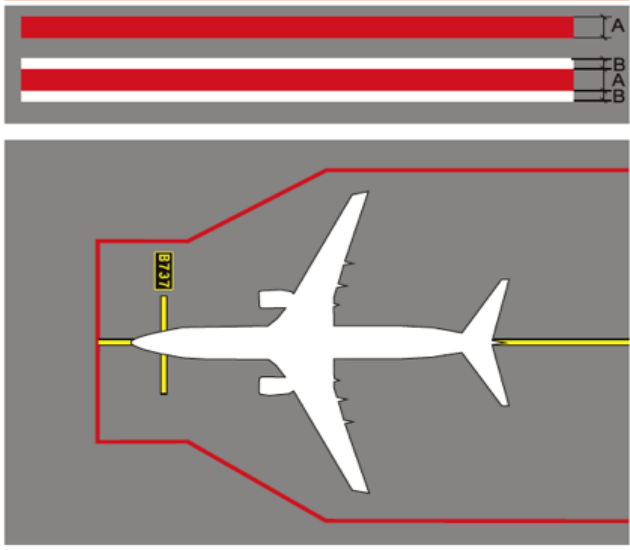
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Colour</th> <th>Line</th> <th>Border</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Red</td> <td>White</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.2m min.</td> <td>0.1m</td> </tr> </tbody> </table>  	Colour	Line	Border		Red	White	Dimensions	A	B		0.2m min.	0.1m																		
Colour	Line	Border																													
	Red	White																													
Dimensions	A	B																													
	0.2m min.	0.1m																													
	<p>Señales de dirección hacia puesto de estacionamiento (los siguientes son ejemplos, puede variar su configuración)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Colour</th> <th>Characters</th> <th>Background</th> <th>Border</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Black</td> <td>Yellow</td> <td>Black</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>2.0m</td> <td>2.5m</td> <td>Acc. to character width</td> <td>0.1m</td> <td>1.0m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4.0m</td> <td>5.0m</td> <td>Acc. to character width</td> <td>0.1m</td> <td>2.0m</td> </tr> </tbody> </table> 	Colour	Characters	Background	Border		Black	Yellow	Black	Dimensions	A	B	C	D	E		2.0m	2.5m	Acc. to character width	0.1m	1.0m		4.0m	5.0m	Acc. to character width	0.1m	2.0m				
Colour	Characters	Background	Border																												
	Black	Yellow	Black																												
Dimensions	A	B	C	D	E																										
	2.0m	2.5m	Acc. to character width	0.1m	1.0m																										
	4.0m	5.0m	Acc. to character width	0.1m	2.0m																										

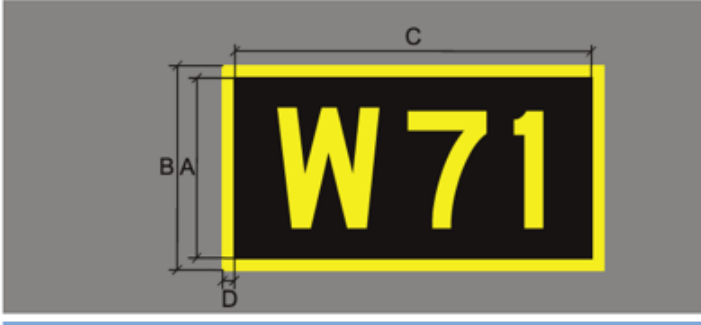
	<table border="1"> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> <tr> <td></td> <td>2.0m</td> <td>1.9m</td> <td>6.0m</td> <td>0.1m</td> <td>Acc. to character width</td> <td>1.0m</td> </tr> </table>	Dimensions	A	B	C	D	E	F		2.0m	1.9m	6.0m	0.1m	Acc. to character width	1.0m				
Dimensions	A	B	C	D	E	F													
	2.0m	1.9m	6.0m	0.1m	Acc. to character width	1.0m													
																			
	Estado de la Demarcación línea guía a puesto de estacionamiento	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25																	
	Dimensiones de la línea guía al puesto de estacionamiento	1 2 3 4																	

	<p>2.1 STAND LEAD-IN LINE, TAXIWAY AND TAXILANE CENTRE LINE</p> <p>Taxiway / taxilane centre line markings are clearly defined in ICAO Annex 14, section 5.2.8. Stand lead-in line markings are effectively a continuation of taxiway centre lines, and should have the same width – see ICAO Annex 14 Recommendation 5.2.13.6. Their function is to allow an aircraft to taxi under its own power or to be towed while maintaining the necessary clearances from obstacles.</p> <p>The minimum acceptable width specified by ICAO for a stand lead-in line is 0.15m, but ACI recommends a 0.2m minimum width, in order to give increased visibility.</p> <table border="1" data-bbox="358 373 1060 422"> <thead> <tr> <th>Colour</th> <th>Centre line</th> <th>Border</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Yellow</td> <td>Black</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="358 453 1060 504"> <thead> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.2m min.</td> <td>0.1m</td> </tr> </tbody> </table> 	Colour	Centre line	Border		Yellow	Black	Dimensions	A	B		0.2m min.	0.1m	<p>5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25</p>			
Colour	Centre line	Border															
	Yellow	Black															
Dimensions	A	B															
	0.2m min.	0.1m															
	<p>Color de las líneas guías (amarillo)</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25</p>															

	Condición de las esferas en la pintura de la línea guías	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25			
	Contraste de la línea guía (color negro plataformas en pavimento rígido)	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22			

		23																	
		24																	
		25																	
	<p>Demarcación del punto de estacionamiento del tren de nariz de la aeronave</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Colour</th> <th>Centre line</th> <th>Border</th> <th>Top line</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Yellow</td> <td>Black</td> <td>Yellow</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.2m min.</td> <td>3.0m</td> </tr> </tbody> </table> 	Colour	Centre line	Border	Top line		Yellow	Black	Yellow	Dimensions	A	B		0.2m min.	3.0m	1			
Colour	Centre line	Border	Top line																
	Yellow	Black	Yellow																
Dimensions	A	B																	
	0.2m min.	3.0m																	
		2																	
		3																	
		4																	
		5																	
		6																	
		7																	
		8																	
		9																	
		10																	
		11																	
		12																	
		13																	
		14																	
		15																	
		16																	
		17																	
		18																	
		19																	
		20																	
		21																	
		22																	
		23																	
		24																	
		25																	
	<p>Coincide el punto de estacionamiento del tren de nariz de la aeronave con lo demarcado en la plataforma</p>	1																	
		2																	
		3																	
		4																	
		5																	
		6																	
		7																	
		8																	
		9																	
		10																	
		11																	
		12																	
		13																	
		14																	
		15																	
		16																	
		17																	
		18																	
		19																	

		20															
		21															
		22															
		23															
		24															
		25															
	<p>Demarcación de las líneas de seguridad en la zona de estacionamiento de aeronaves (rojo) (ERL)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Colour</th> <th>Line</th> <th>Border</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Red</td> <td>White</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensions</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.2m min.</td> <td>0.1m</td> </tr> </tbody> </table> 	Colour	Line	Border		Red	White	Dimensions	A	B		0.2m min.	0.1m	1			
Colour	Line	Border															
	Red	White															
Dimensions	A	B															
	0.2m min.	0.1m															
		2															
		3															
		4															
		5															
		6															
		7															
		8															
		9															
		10															
		11															
		12															
		13															
		14															
		15															
		16															
		17															
		18															
		19															
		20															
		21															
		22															
		23															
		24															
		25															
	Demarcación de identificación del puesto de estacionamiento:	1															
		2															
		3															
		4															
		5															
		6															
		7															
		8															
		9															
		10															
		11															
		12															
		13															
		14															
		15															
		16															

	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Colour</th> <th style="text-align: left;">Characters</th> <th style="text-align: left;">Background</th> <th style="text-align: left;">Border</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Yellow</td> <td>Black</td> <td>Yellow</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Dimensions</th> <th style="text-align: left;">A</th> <th style="text-align: left;">B</th> <th style="text-align: left;">C</th> <th style="text-align: left;">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.5m</td> <td>0.75m</td> <td>Acc. to character width</td> <td>0.1m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.0m</td> <td>1.5m</td> <td>Acc. to character width</td> <td>0.1m</td> </tr> </tbody> </table> 	Colour	Characters	Background	Border		Yellow	Black	Yellow	Dimensions	A	B	C	D		0.5m	0.75m	Acc. to character width	0.1m		1.0m	1.5m	Acc. to character width	0.1m	17 18 19 20 21 22 23 24 25			
Colour	Characters	Background	Border																									
	Yellow	Black	Yellow																									
Dimensions	A	B	C	D																								
	0.5m	0.75m	Acc. to character width	0.1m																								
	1.0m	1.5m	Acc. to character width	0.1m																								
	Demarcación de áreas de no estacionamiento para equipos de asistencia en tierra (rojo con líneas a 45%)	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25																										
	Demarcación de áreas de estacionamiento para los vehículos de asistencia en tierra (líneas continuas de color blanco)	1 2 3 4 5 6 7																										

		8			
		9			
		10			
		11			
		12			
		13			
		14			
		15			
		16			
		17			
		18			
		19			
		20			
		21			
		22			
		23			
		24			
		25			

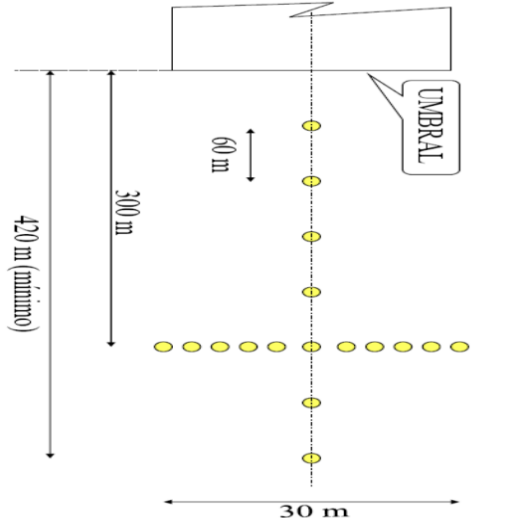
ELEMENTO REVISADO		SA T	NO/S AT	N/ A	N/ R
	SEÑALIZACIÓN DE PLATAFORMA DE CARGA				
	SEÑALES EN PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO				
	Línea de entrada para guía de proa. Ancho de trazo 0.15m mínimo Trazo de color amarillo				
	Identificación del puesto				
	Barra de Viraje				
	Línea de Viraje				
	Barra de alineamiento				
	Línea de Parada				
	Línea de Salida				
	LÍNEA DE SEGURIDAD DE PLATAFORMA				
	Líneas de límite de calle de servicio Trazo de color blanco				
	Líneas Límites de puestos de estacionamiento (0.10m)				

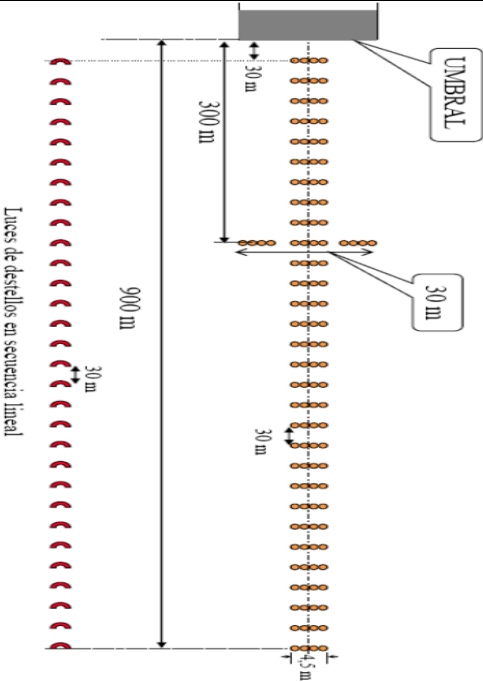
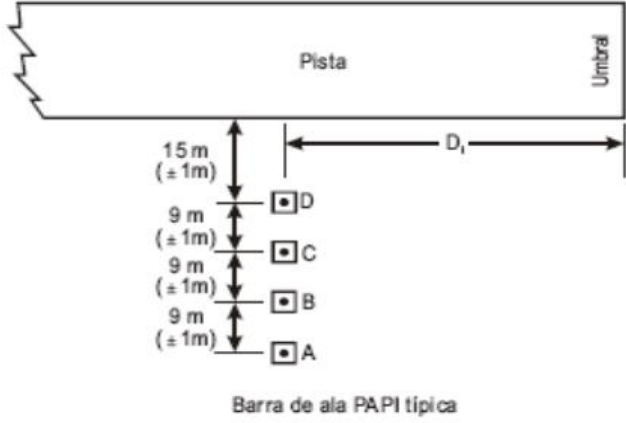
Observaciones:

**RAC 14 SUBPARTE E-02 Lista de Verificación para las luces de aeródromo.
(RAC139.311)**

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	RAC14-SPE-02		
		ASUNTO:	Luces		
		PAGINA:	1 de 11		
		FECHA:	10/Noviembre/2020		
		REVISION :	01		
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 SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Presencia de luces no aeronáuticas de superficie que por su intensidad, forma o color pueda producir confusión, con respecto a las luces aeronáuticas de superficie. En especial las que sean visibles desde el aire.				
2	Existencia de luces no aeronáuticas en el entorno del aeródromo que puedan afectar la seguridad operacional del mismo.				
3	Revisar luces por instalación, elevación apropiada, alineamiento entre ellas, base nivelada y orientación.				
4	Verificar que no haya más de 2 o más luces adyacentes en área de movimiento quemadas o no activas.				
5	Verificar que no haya menos del 85% de luces de umbral, borde o extremo de pista inoperativas; en ILS Cat 1.				
6	Revisar que las luces de pista estén funcionando en todas las frecuencias.				
7	Revisar por iluminación uniforme.				
8	Uniformidad de luminancia apropiadas de los sistemas adyacentes.				
9	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.				
10	Revisar por acumulación de agua en su base.				
11	Revisar luces por oscurecimiento debido a suciedad o gases de escape de motores.				

12	Revisar montajes de luces de borde de pista (zona de seguridad) por frangibilidad y conexión fusible.				
13	Revisar por luces que confundan o engañen, las cuales deben ser eliminadas hasta 4.5 km en la prolongación del eje de pista.				
14	Revisar que la configuración y el color de las luces este acorde al RAC 14.				
15	Revisar soportes (columnas) de luces por acople segura y estable.				
16	Revisar condición de cables.				
17	Revisar que se encuentran en buen estado las siguientes luces:				
	Faro de aeródromo				
	Luces de aproximación Umbral _____				
	Luces de aproximación Umbral _____				
	Luces de umbral desplazado				
	Luces de inicio de pista				
	Barras de ala				
	REILs				
	PAPI				
	Verificar que el MEHT altura ojos del piloto esté publicado en el AIP para las PAPI				
	Luces de borde de pista				
	Color de las luces de borde de pista				
	Luces de borde plataforma de viraje				
	Luces de borde apartadero de espera.				
	Luces de final de pista (color, cantidad y ubicación)				
	Barras de parada				
	Luces de protección de pista				
	Luces de borde de calle de rodaje				
	Iluminación de plataforma				
	Altura apropiada luces de plataforma				
	Reglaje correcto luces de plataforma				
OBSERVACIONES:					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
FARO DEL AERÓDROMO					
FARO DE IDENTIFICACIÓN DE AERÓDROMO					
	El faro se ubicará en una zona de baja iluminación				
	Color de los destellos (destello blanco o blanco combinado con verde)				

	SISTEMA SENCILLO DE ILUMINACIÓN DE APROXIMACIÓN				
	PISTA N#:				
	Distancia de ubicación de luces desde el umbral (no menor de 420 metros)				
	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:				
	Sistema de luces de aproximación CAT I				

					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
SISTEMAS VISUALES INDICADORES DE PENDIENTE DE APROXIMACIÓN					
					
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 PAPI's					
Cantidad de luces fuera de servicio:					
Pista No.					

	Distancia de ubicación del umbral de pista al eje del equipo PAPI				
	¿Coinciden las PAPI con la señal de punto de visada?				
	Calibración de PAPI al menos cada 6 meses				
	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:				

ELEMENTO REVISADO		SA T	NO SAT	N/ A	N/R
	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)				
	Cantidad de luces fuera de servicio:				
	Pista No.				
	Color de las últimas luces en pista No. ____ (blanco/ámbar)				
	Cantidad de luces fuera de servicio:				
	LUCES DE UMBRAL DE PISTA				
	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.				
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:				
LUCES DE BARRA DE ALA EN PISTA No. _____				
Color de difusor: verde				
Cantidad de luces fuera de servicio:				
LUCES DE EXTREMO DE PISTA				
PISTA No: _____				
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 EXTREMO DE PISTA				
PISTA No: _____				
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 PISTA No:				
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 DE ZONA DE PARADA PISTA No:				
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:					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
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					
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 - 15 segundos)					
AYUDAS VISUALES					
Tiempo de conexión de planta para pista principal de vuelo visual					
Suministro de energía eléctrica:	Todos los equipos de luces de pista				
	Torre de control				
	Equipo radar				
	Equipo VOR				
	Equipo ILS				
	Equipo marcador y medio localizador				


	Suministro de energía eléctrica:	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				
		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					

RAC 14 SUBPARTE E-03 Lista de Verificación para la Revisión de Letreros.
(RAC139.311).

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	RAC 14-SPE-03																																				
		ASUNTO:	Revisión de Letreros																																				
		PAGINA:	1 de 9																																				
		FECHA:	10/Noviembre/2020																																				
		REVISION:	01																																				
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 SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>																																							
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R																																		
1	<p>Tienen las señales el tamaño y altura sobre terreno apropiados?</p> <table border="1"> <caption>Tabla E-5. Distancias relativas al emplazamiento de los letreros de guía para el rodaje, incluidos los letreros de salida de pista</caption> <thead> <tr> <th colspan="4">Altura de letrero (mm)</th> <th rowspan="2">Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la calle de rodaje hasta el borde más cercano del letrero</th> <th rowspan="2">Distancia perpendicular desde el borde definido del pavimento de la pista hasta el borde más cercano del letrero</th> </tr> <tr> <th>Número de clave</th> <th>Indicación</th> <th>Placa frontal (mín)</th> <th>Instalado (máx)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 ó 2</td> <td>200</td> <td>400</td> <td>700</td> <td>5-11 m</td> <td>3-10 m</td> </tr> <tr> <td>1 ó 2</td> <td>300</td> <td>600</td> <td>900</td> <td>5-11 m</td> <td>3-10 m</td> </tr> <tr> <td>3 ó 4</td> <td>300</td> <td>600</td> <td>900</td> <td>11-21 m</td> <td>8-15 m</td> </tr> <tr> <td>3 ó 4</td> <td>400</td> <td>800</td> <td>1 100</td> <td>11-21 m</td> <td>8-15 m</td> </tr> </tbody> </table>	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	Número de clave	Indicación	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				
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																																		
Número de clave	Indicación	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																																		
2	Interfiere la suciedad, deterioro ambiental, u otras contaminantes con la visibilidad, reconocimiento y operación de las señales?																																						
3	Tienen las señales el brillo uniforme?																																						
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 de la RAC 14?																																						
9	Están las señales instaladas en montantes y cables conectores de tipo frangible?																																						


Número de clave de la pista	Altura mínima de los caracteres			
	Letreros con instrucciones obligatorias	Letreros de información		
		Letreros de salida de pista y de pista libre	Otros letreros	
1 ó 2	300 mm	300 mm	200 mm	
3 ó 4	400 mm	400 mm	300 mm	

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 de 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

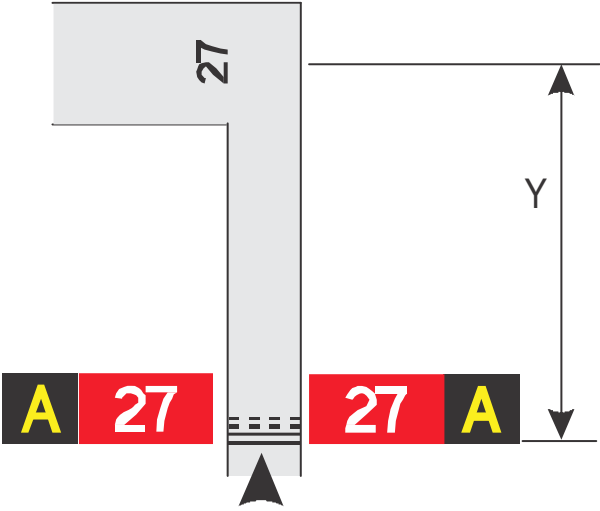






Letreros con instrucciones obligatorias

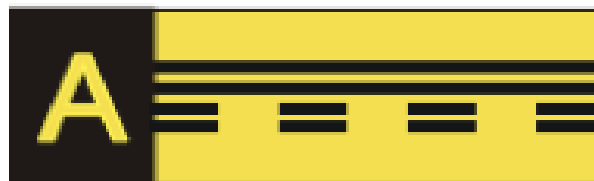
Indica un punto de espera de la pista en un extremo de la pista



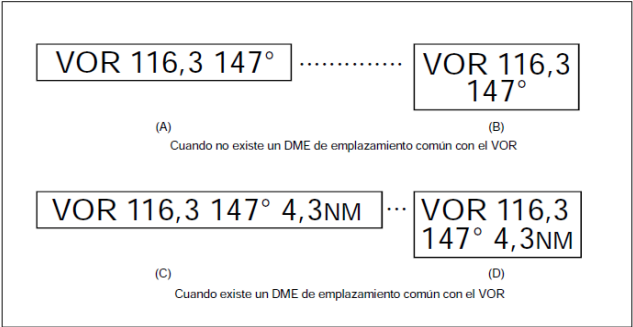
(Ejemplo pista 25)

 <p style="text-align: right;">(Ejemplo pista 27)</p>				
	Indica un punto de espera de la pista localizado en la intersección de calle de rodaje/pista que no sea el extremo de la pista			
 <p style="text-align: right;">(Ejemplo pista 25)</p>				
	Indica un punto de espera de la pista de Categoría I en el umbral de la pista			
 <p style="text-align: right;">(Ejemplo pista 25)</p>				
	Indica que está prohibida la entrada a una zona			
 <p style="text-align: right;">(Ejemplo pista 25)</p>				
	LETREROS DE INFORMACIÓN (Dirección, emplazamiento, destino, salida de pista)			
	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)			

	Color del texto (negro)				
	Color del fondo del rotulo (amarillo)				
	 <p>DIRECCIÓN/DIRECCIÓN/DIRECCIÓN/EMPLAZAMIENTO/DIRECCIÓN/DIRECCIÓN/DIRECCIÓN</p>				
	¿Se localiza cerca del punto de espera en la calle de rodaje letrero de pista libre?				




EMPLAZAMIENTO/PISTA LIBRE

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	Letrero de verificación del VOR				
	 <p>(A) Cuando no existe un DME de emplazamiento común con el VOR</p> <p>(B)</p> <p>(C) Cuando existe un DME de emplazamiento común con el VOR</p> <p>(D)</p>				
	LETRERO DE IDENTIFICADOR DEL AERÓDROMO				
	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 IDENTIFICACIÓN DE LOS PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO DE LAS AERONAVES				
	Color del texto (negro)				
	Color del fondo del rotulo (amarillo)				
	Letrero principal				
Posición 1					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				


	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 2					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				
	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 3					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				
	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 4					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				
	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 5					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				
	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 6					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				
	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 7					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				
	Iluminación del letrero				
	Condición del letrero				
Posición 8					
	Ubicación del letrero (visibilidad)				
	Color del fondo del letrero (amarillo)				
	Color del signo del letrero (negro)				

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

RAC 14-SUBPARTE F-01 Lista de verificación de ayudas visuales para denotar obstáculos. (RAC139.331)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC 14-SPF-01			
	ASUNTO	Revisión de ayudas visuales para denotar obstáculos			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	10/ene/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	Todos los vehículos que trabajan en el área de movimiento están marcados, pintados y provistos de una luz de destellos acorde a la normativa.				
	Los obstáculos en los alrededores de la pista, las calles de rodaje y las plataformas están debidamente iluminados y marcados.				
	Los vehículos externos utilizados para construcción o mantenimientos en el área de movimiento del aeródromo (vehículos, grúas, plataformas de perforación, etc.) están debidamente marcados con una bandera de color visible en el borde más alto del vehículo.				
	Todos los objetos fijos dentro del área de movimiento se pintan con los colores y patrones correctos de acuerdo con la RAC 14.501.				
	Los objetos con una altura inferior a 45 m sobre el nivel del suelo se iluminan adecuadamente con luces de obstáculos de baja intensidad.				
	Se encuentra demarcado las áreas de seguridad y de paso restringido de los equipos de radioayudas				
	Otros hallazgos (anote en observaciones)				
OBSERVACIONES:					

RAC 14-SUBPARTE G-01 Ayudas visuales y procedimientos para de áreas restringidas


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC14-SPG-01					
	ASUNTO	Ayudas visuales y procedimientos para denotar áreas restringidas					
	PAGINA:	1 of 3					
	FECHA:	10/ene/2020					
	REVISION:	01					
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTOS PARA REVISAR				SAT	NO SAT	N/A	N/R
A	Área de movimiento						
1	Verifique si en una parte cerrada permanente o temporal del área de maniobras, se muestra una marca cerrada de acuerdo con las especificaciones de la RAC-14						
2	Si hay una pista cerrada o una parte de ella. Verifique que se coloque una marca cerrada en cada extremo de la pista, o parte de ella, declarada cerrada, y se colocarán marcas adicionales de manera que el intervalo máximo entre marcas no exceda los 300 m.						
3	En una calle de rodaje cerrada. Verifique que se coloque una marca cerrada al menos en cada extremo de la calle de rodaje o parte de esta cerrada						
3.a	Doble faja lateral en todas las calles de rodaje						
B	Marcas previas al umbral						
1	Cuando la superficie antes de un umbral está pavimentada y supera los 60 m de longitud y no es adecuada para el uso normal de la aeronave, toda la longitud antes del umbral se marcará con una marca de cheurón. Verificar la implementación efectiva.						

RAC 14 SUBPARTE H-01 Lista de Verificación para la revisión de Sistemas Eléctricos RAC 14.701 a 14.703

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC 14-SPH-01			
	ASUNTO:	Revisión de Sistemas Eléctricos			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	24/setiembre/2020			
	REVISION:	01			
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 SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Fuente primaria de energía				
2	Las luces tienen doble circuito para mantener guía visual a los pilotos aunque falle un circuito				
3	Tienen las señales el brillo uniforme?				
4	Fuente secundaria de energía con potencia suficiente para todos los sistemas de luces del aeródromo , los servicios de control de tránsito aéreo, meteorología, seguridad aeroportuaria mínima, atención de emergencias, puesto aislado de estacionamiento, plataforma				
5	Los tiempos de conmutación cumplen con los requisitos máximos de la tabla H-1 del RAC 139				
6	Existen reguladores redundantes para los sistemas clave del aeródromo				
7	Las ayudas cuentan con UPS (baterías de acumuladores)				
<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:					

RAC 14-SUBPARTE I-01 Lista de verificación de los requisitos del Sistema de Guía y Control del Movimiento en la Superficie (SMGCS) RAC139.343


Nota: Para condición de bajo tráfico y medios con condición de visibilidad 1 de acuerdo con Doc 9476 Manual de SMGCS.

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	Código:	RAC14-SPI-01			
	ASUNTO:	Revisión de requisitos SMGCS.			
	PÁGINA:	1 de 3			
	FECHA:	24/setiembre/2020			
	Revisión:	00			
Operador	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. Completa esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con un (x) en donde corresponda. La columna SAT indicara que satisface los requisitos. (NO/SAT) que no satisface los requisitos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
Un. AYUDA VISUAL Y OTROS REQUISITOS					
1.	Señalización en plataforma				
2.	Señalización eje central de pista				
3.	Señalización de línea central de calle de rodaje				
4.	Señalización de posición puntos de espera en calle de rodaje y pista				
5.	Ayudas visuales para denotar áreas de uso restringido				
6.	Luces de borde de pista				
7.	Luces de borde de calle de rodaje				
8.	Iluminación de obstáculos				

9.	Letreros (información y obligatorio)				
10.	Demarcación de intersección en la calles de rodaje				
11.	Planos de aeródromo (aeródromo, movimiento, estacionamiento plataforma) actualizados y publicados en AIP				
12.	Servicio de control de tráfico aéreo				
13.	Lámpara de señales				
14.	Comunicaciones de radio de dos vías				
B. ADMINISTRACIÓN DE AERÓDROMO					
1.	Monitoreo eléctrico periódico de las ayudas SMGC				
2.	Designación de Calles de Rodaje				
3.	Inspecciones e informes del área de movimiento				
4.	Regulación de la conducta del personal de tierra en el área de movimiento				
5.	Procedimientos de cambio de los planos del aeródromo según sea necesario				
6.	Regulación de los procedimientos de radiotelefonía del personal de tierra				
C. ATS					
1.	Monitoreo visual de las ayudas SMGCS				
2.	Uso de procedimientos de radiotelefonía y fraseología				
3.	Uso de la lámpara de señales				
4.	Control del tráfico de aeronaves distintos en el área de maniobras				
5.	Funcionamiento de las ayudas a la iluminación				
D. PILOTOS					
1.	Adherencia a las normas y reglamentos de tráfico del movimiento terrestre				
2.	Uso de procedimientos de radiotelefonía y fraseología				
E. GESTIÓN DE PLATAFORMA					
1.	Regulaciones y procedimientos en plataformas				

2.	Procedimientos de emergencia				
3.	Procedimientos de comunicación con ATS				
4.	Asignación e información de puestos de estacionamiento				
5.	Procedimientos de seguridad en plataformas				
OBSERVACIONES:					
RESOLUCIÓN					
De acuerdo con la condición encontrada la resolución es:					
_____ SATISFACTORIA _____ NO SATISFACTORIAIA					
Nombre del inspector AGA:					
Firma:			Fecha		

RAC 14-SUBPARTE I-02 Lista de Verificación para la Revisión de Vallas de Seguridad y Protección Pública RAC 14. 819 y RAC 139.335


 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	RC14-SPI-02						
	ASUNTO:	Protección Pública						
	PAGINA:	1 de 2						
	FECHA:	10/Noviembre/2020						
	REVISION:	01						
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SAT	NO SAT	N/A	N/R
IMPLEMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO								
1	Se proveen vallas u otra barrera perimetral para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas para ingresar al aeródromo o a una zona de este, vedada al público							
2	Se cumple con las alturas mínimas de las vallas establecidas en la Norma y con el tipo adecuado de valla para evitar la entrada de animales de tamaño peligroso. (Se excluyen aves)							
3	Se provee la instalación de dispositivos adecuados en cloacas, túneles y otros conductos similares para prevenir actos de interferencia ilícita							
4	Se provee iluminación al nivel mínimo indispensable de vallas u otras barreras, erigidas para la protección de la aviación civil y de instalaciones que presten servicio a esta. Verificar análisis de riesgo elaborado para determinar las medidas.							
5	Implementados procedimientos y/o políticas para mantener despejada las zonas de las vallas o barreras, para facilitar la labor de las patrullas y evitar el acceso no autorizado							
6	Se provee de un camino dentro del cercado de vallas, para uso del personal de mantenimiento y del personal de seguridad							
7	Se establece un programa vigilancia, inspecciones diarias tanto diurnas como nocturnas							
8	Otros hallazgos (anotar en observaciones)							
En las Observaciones se debe de indicar las notas/oficios en donde fueron reportados los hallazgos o discrepancias encontradas en la verificación del procedimiento.								

RAC 139-SUBPARTE A-01 Verificación de la implementación de las cartas de entendimiento (MoU) RAC 139.007

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPA-01					
	ASUNTO	Verificación de implementación acuerdos de entendimiento (MoU)					
	PAGINA:	1 of 3					
	FECHA:	10/enero/2020					
	REVISION:	01					
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTOS PARA REVISAR				SAT	NO SAT	N/A	N/R
1) Los jefes y supervisores de las entidades siguientes conocen y aplican los alcances de los acuerdos de entendimiento:							
• Control de Tránsito Aéreo							
• Meteorología							
• Gestión de Información Aeronáutica (AIM)							
• Seguridad Aeroportuaria Pública							
• Aduanas							
• Migración							
• Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios							
• Proveedores de servicios de toma de datos aeronáuticos							


	<ul style="list-style-type: none"> • Proveedores de servicios de publicación de datos aeronáuticos con la encriptación necesaria. 				
	2) Los jefes y supervisores de estas entidades así como el personal conoce y aplica sus responsabilidades con el SMS del aeródromo				
	3) Se encuentran establecidos y hay registros de reuniones con acuerdos y acciones en los siguientes comités:				
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitación 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad Aeroportuaria 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo de seguridad en pista (RST) verifique los términos de referencia, minutas, acuerdos y acciones 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Comité del Plan de Emergencias 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Comité de control del peligro de fauna 				
	4) Los jefes y supervisores todos los proveedores de servicios del aeródromo y usuarios conocen las cartas de entendimiento con sus organizaciones y ponen en práctica sus responsabilidades y competencias del personal, participación en el SMS del aeródromo				
	5) Todos los Usuarios y proveedores de servicios se encuentran enterados y aceptan que recibirán inspecciones y auditorías por parte de la Autoridad de Aviación Civil y el Operador del aeródromo				
	6) Los servicios de aeródromo responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica conocen y tienen en cuenta los requisitos de exactitud e integridad necesarios para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.				
	7) Los servicios de aeródromo responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica tienen un sistema de calidad (certificación ISO por ejemplo) que garantice la exactitud e integridad necesarios para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.				
OBSERVACIONES:					

RAC 139-SUBPARTE D-01 Lista de verificación de generalidades de operación del aeródromo RAC139.301

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CÓDIGO:	RAC139-SPD-01				
	ASUNTO:	Generalidades de Operación				
	PÁGINA:	1 de 2				
	FECHA:	24/setiembre/2020				
	REVISIÓN:	00				
Empresa	DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA		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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO			SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Hay evidencia de que el Operador administra, opera y mantiene el aeródromo conforme lo establecido en el Manual de aeródromo en todos sus aspectos.					
2	El operador del aeródromo puso en práctica un Plan de mantenimiento basado en el Programa de Mantenimiento preventivo y correctivo, que se ajusta a principios relativos a factores humanos, para garantizar que los pavimentos vallas, sistemas de drenaje, edificios y otras instalaciones, se conserven en condiciones tales que no afectan la seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea					
OBSERVACIONES:						

ACEPTACIÓN
RESOLUCIÓN
De acuerdo con la verificación efectuada el resultado es:
<input type="checkbox"/> SATISFACTORIO <input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIO
Nombre del Responsable de la Verificación:
Firma:
Fecha:

RAC 139-SUBPARTE D-01-1 Lista de Verificación para la Revisión de la Implementación del Programa de Mantenimiento. RAC139.301.b

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	RAC139-SPD 01-1			
		ASUNTO:	Programa de mantenimiento			
		PAGINA:	1 de 2			
		FECHA:	27/octubre/2020			
		REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R	
1	Implementación de procedimientos para mantenimiento preventivo y correctivo dentro del programa de mantenimiento para las áreas pavimentadas en cumplimiento con la RAC 139.305.					
2	Implementación de procedimientos para mantenimiento preventivo y correctivo dentro del programa de mantenimiento para las áreas NO pavimentadas en cumplimiento con la RAC 139.307.					
3	Implementación de procedimientos para mantenimiento preventivo y correctivo dentro del programa de mantenimiento para mantener y conservar las franjas de pista y de calle de rodaje en cumplimiento con la RAC 139.309.					
4	Implementación de procedimientos para mantenimiento preventivo y 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 la RAC 139.311.					
5	Implementación de Procedimiento para la inspección de drenajes y canales					
6	Implementación de Procedimiento para la inspección de sistemas de aguas					
7	Implementación de Procedimiento para la inspección sistema de energía					
	Implementación de procedimientos tanto preventivo como correctivo dentro del programa de mantenimiento para mantener el equipo para reducción peligro con aves.					
8	Implementación de Programa de Mantenimiento Equipo Protección Pública					
9	Implementación de Programa de mantenimiento equipo y herramientas SEI.					

RAC 139-SUBPARTE D-02 Lista de verificación del Sistema de registro del operador. RAC 139.302

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CÓDIGO:	RAC139-SPD-02						
	ASUNTO:	Sistema de registros						
	PÁGINA:	1 de 3						
	FECHA:	24/setiembre/2020						
	REVISIÓN:	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO					SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Se encuentra un registro detallado del proceso de certificación, enmiendas al MOA, excepciones, exenciones, seguimiento de las medidas de mitigación de los análisis de riesgo y se mantienen como documentos controlados.							
2	El operador lleva un registro actualizado y organizado del entrenamiento del personal al menos en:							
	a. Procedimientos de operaciones (plataforma, suministro de combustible, FOD, etc.)							
	b. Personal de SEI							
	c. Personal de mantenimiento: obra civil, eléctrico, mecánico.							
	d. Control del peligro de fauna							
	e. SMS							
	f. Planificación para emergencias (139.319)							

	g. Seguridad operacional en el área de movimiento y reglas de uso del gafete. Todo el personal debe portar gafete.				
	h. Conducción segura para todos los choferes de cualquier vehículo y equipo				
	i. Comunicaciones en el área de movimiento				
	j. Entrenamiento en el Manual de aeródromo				
	k. Manejo de combustible y materiales peligrosos (21.321)				
3	Registro del personal autorizado a ingresar al área de movimiento (139.329)				
4	Mantiene registros de todos los informes de inspección y auditoria incluyendo los planes de acciones correctivas enviados a la Autoridad de aviación Civil y su seguimiento. 139.321 and 139.327				
5	Registros de los reportes para el SMS 21.323				
6	Registro y análisis de eventos de peligro de fauna? 139.337				
7	Registro de los reportes de las condiciones del aeródromo? 139.339				
8	Registros de las listas de verificaciones de las inspecciones diarias?				
9	Registros del mantenimientos de los vehículos y equipos del SSEI?				
10	Registros de mantenimiento de rutina, preventivo y correctivo de todas las ayudas visuales (señales, luces, letreros, dispositivos)				
11	Registros del mantenimiento de rutina, preventivo y correctivo de los equipos eléctricos y fuetes de alimentación eléctricas				
12	Registros del mantenimiento de rutina preventivo y correctivo de las áreas pavimentadas.				
13	Registros del mantenimiento de rutina preventivo y correctivo de las áreas no pavimentadas?				
14	Registros de incidentes y accidentes y los análisis subsecuentes. 139.329, 139.337, 139.353				
15	Registros de la calibración de equipos 139.349				
OBSERVACIONES:					

RAC139-SUBPARTE D-03-1 Lista de Verificación para la Revisión de los Requisitos del personal Clave. RAC 139.303

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CÓDIGO:	RAC139-SPD-03						
	ASUNTO:	Requisitos del personal Clave						
	PÁGINA:	1 de 3						
	FECHA:	10/Noviembre/2020						
	REVISIÓN:	01						
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO				SA T	NO SA T	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							

RAC139-SUBPARTE D-03-2 Auditoría Administrativa del aeródromo.

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-03-2				
	ASUNTO	Inspección administrativa del aeródromo				
	PAGINA:	1 of 4				
	FECHA:	10/enero/2020				
	REVISION:	01				
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTOS PARA REVISAR			SAT	NO SAT	N/A	N/R
Aspectos organizacionales						
1	¿Existe una copia impresa y aprobada del Manual Operativo del Aeródromo en la oficina responsable de llevar los documentos de la organización? También verifique el seguro.					
2	¿Se actualizan los puntos del manual de aeródromo que son propensos a cambios? (Personal, números de teléfono, pavimentos, NAVAID, etc.) (Verifique estos puntos al azar)					
3	¿Están los números de teléfono de los servicios de aeródromo ubicados y actualizados físicamente?					
4	¿El MOA contiene los nombres del personal clave y el operador solicita enmienda al manual cada vez que requiera un cambio?					
5	¿Están los números de teléfono de los turnos de servicio esenciales ubicados y actualizados físicamente? (SEI, Operaciones, Mantenimiento, AVSEC).					
6	Estado de cualquier excepción o exención solicitada por el Aeródromo.					
7	¿Conoce el personal del aeródromo los procedimientos y responsabilidades descritos en el Manual del aeródromo?					

8	¿Hay una copia impresa, aprobada, actualizada y disponible del Manual de Aeródromo disponible en cada una de las oficinas de la organización?				
9	¿Los NOTAM emitidos están disponibles para el personal?				
10	¿Coincide la información de la condición informada por el aeródromo y la publicada en los NOTAM revisados?				
Aspectos de la documentación					
11	¿Se encuentran registros de capacitación del personal de SEI, incluido un entrenamiento de presión de fuego?				
12	¿Existen registros de inspecciones de seguridad para incendios de los últimos 12 meses y medidas correctivas para esas condiciones de incumplimiento?				
13	¿Se encuentran registros de inspección para proveedores de combustible, teniendo en cuenta la capacitación en seguridad contra incendios?				
14	¿El departamento a cargo del PEA tiene documentación de la revisión anual del PEA y registros de simulacros?				
15	¿Se encuentran los registros diarios de inspección de aeródromo de los últimos 24 meses con la documentación de las medidas correctivas de las deficiencias encontradas?				
16	¿Tienen registros de incidentes de superficie e incursiones en la pista?				
17	¿Se investigan estos incidentes para encontrar los factores causales y determinar las acciones correctivas?				
Aspectos del sistema de gestión de seguridad (SMS)					
18	¿Se encuentra una oficina física para el desarrollo del SMS?				
19	Si el SMS no se implementa, ¿tiene un plan de implementación actualizado y aprobado por la alta gerencia, y se desarrolla en etapas de implementación? (otros aspectos serán verificados en la vigilancia por SMS)				
20	SMS interviene dentro de medidas de mitigación y procedimientos de investigación de eventos				
Aspectos del comité AVSEC-FAL					
21	¿Existen registros del funcionamiento del comité de seguridad AVSEC?				
22	¿Existen registros del funcionamiento del comité de facilitación?				
23	¿Existen registros del funcionamiento del comité de peligro de vida silvestre?				

24	¿Existen registros de la operación del comité de seguridad?				
25	¿Hay registros de la operación del comité de emergencia?				
26	¿Hay cartas de acuerdo con las entidades externas que apoyan emergencias?				
27	¿Se aplican y demuestran eficientemente los procedimientos de visibilidad reducida?				
28	¿Existen registros de la operación del equipo de seguridad de la pista?				
Notificaciones de accidentes e incidentes					
29	Verificar notificaciones sobre eventos, accidentes				
30	incidentes notificados a la AAC				
Notificaciones de peligros					
31	Verifique si se han instalado avisos de advertencia de aeronaves.				
Entrenamiento del personal					
32	Verificar los registros de capacitación del personal a cargo de las operaciones del aeropuerto, incluido el jefe a cargo del departamento o la gerencia.				
33	Verificar el conocimiento de los procedimientos, examinando al personal al azar				
34	Verificar los registros de capacitación del personal a cargo del plan de emergencia del aeropuerto, incluido el jefe del departamento o la gerencia				
35	Verificar el conocimiento de los procedimientos, examinando al personal al azar				
36	Verificar los registros de capacitación del personal responsable del mantenimiento del aeropuerto, incluido el jefe del departamento o la gerencia				
37	Verificar el conocimiento de los procedimientos, examinando al personal al azar				
38	Verificar los registros de capacitación del personal a cargo del sistema de gestión de seguridad y control de la vida silvestre.				
39	Verificar el conocimiento de los procedimientos, examinando al personal al azar				
40	Verifique los registros de capacitación del personal de la RFF (use la lista de inspección de rescate y extinción de incendios para la evaluación del personal).				
41	Verifique los registros de capacitación del gerente del aeropuerto				
42	Verificar el conocimiento de los procedimientos del gerente del aeropuerto				
Observaciones					

RAC 139-SUBPARTE D-04 Verificación de procedimientos específicos para operaciones de aeronaves más grandes que las condiciones certificadas. RAC 139.304

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-04			
	ASUNTO	Verificación de procedimientos específicos para operaciones de aeronaves más grandes que las condiciones certificadas.			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	10/enero/2020			
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	El aeródromo cuenta con un estudio de compatibilidad para aeronaves letra clave de referencia superior del diseño del aeródromo.				
2	Existen procedimientos implementados cuando el aeródromo opera un avión que excede las características de diseño del aeródromo.				
3	Se evalúa la compatibilidad entre la operación de la aeronave y la infraestructura y las operaciones del aeródromo.				
4	Las medidas apropiadas se definen e implementan para mantener un nivel aceptable de seguridad durante las operaciones.				
5	Las acciones, los procedimientos operativos y las restricciones se han establecido como resultado de una evaluación de seguridad operacional y se han publicado en el AIP.				
OBSERVACIONES:					

RAC 139-SUBPARTE D-05 Lista de verificación de áreas pavimentadas. (RAC 139.305)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	RAC139-SPD-05			
	ASUNTO	Áreas Pavimentadas			
	PAGINA:	1 of 3			
	FECHA:	24/set/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	En bordes de pavimento la diferencia de nivel con el área colindante menor o igual a 7.5 cm				
2	Pavimento sin fallas estructurales ni FOD (en hojas aparte recorra todos los pavimentos e identifique las fallas con fotografía y coordenadas GPS)				
3	Plan de eliminación de contaminantes de pista (caucho, ceniza, lodo, etc.)				
4	Nivelación y pendientes adecuadas que eviten la acumulación de agua.				
5	Revisiones periódicas de mantenimiento: cada: _____ (revise los registros)				
6	Mediciones de la perfilometría de la pista cada _____ (revise los registros)				
7	Uso de químicos para limpieza de pista. Uso de químicos no dañinos de aeronaves, pavimento o vehículos. Verificar que el procedimiento incluya la remoción total				
8	Aplicación del procedimiento del MOA para la medición del coeficiente de rozamiento de la pista				
9	Equipo apropiado Marca: _____ (Aprobado por la AAC)				
10	Se evalúan tienen definidos los niveles de rozamiento para pista recién pavimentada, planificación de mantenimiento y nivel mínimo de rozamiento para macrotextura (65 kph) y microtextura (95kph)				

11	Los tiempos entre mediciones cumplen con lo aprobado en el Manual de Aeródromo Período:_____ (Revisar registros de medición)				
12	El personal que efectúa las mediciones está bien entrenado (revise registros de entrenamiento)				
13	Se efectúan revisiones periódicas de las condiciones de drenaje de pista para evitar acumulación de agua en la superficie. (Revisar registros y listas de verificación)				
14	Mediciones de coeficiente de rozamiento fuera de período cuando las condiciones lo requieren				
15	Limpieza de FOD en márgenes de pista y calle de rodaje				
16	Limpieza de FOD en plataformas (revise aplicación de los procedimientos y frecuencia.				
17	Existen y se aplican procedimientos para construir rampas provisionales cuando quede sin concluir el recarpeteo de la pista con pendientes máximas RAC 136.305.c.1 (1) La pendiente longitudinal de la rampa provisional, medida por referencia a la actual superficie de la pista o al recubrimiento anterior, debe ser de: (i) 0,5 a 1%, para recubrimientos que no excedan los 5 cm de espesor, inclusive, y (ii) No más del 0,5% para los recubrimientos de más de 5 cm de espesor.				
18	Las labores de recarpeteo se efectúan abarcando todo el ancho de pista en cada jornada.				
19	Se contempla la colocación de marcas provisionales durante los trabajos cuando sea necesario.				
OBSERVACIONES:					

RAC 139-SUBPARTE D-06 Lista de verificación de áreas no pavimentadas. (RAC 139.307 y 139.309)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	RAC139-SPD-06			
	ASUNTO	Áreas no pavimentadas			
	PAGINA:	1 of 3			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Programa de Mantenimiento, procedimientos para mantener y reparar toda superficie de grava o zacate y toda pista, calle de rodaje o rampa no pavimentada,				
2	Declive de los bordes de la superficie hacia la parte inferior del terreno, no debe tener una proporción mayor de dos puntos a uno (2:1).				
3	Conformación apropiada de franjas para que haya un drenaje suficiente y se evite acumulación de agua.				
4	Conformación apropiada de RESA para que haya un drenaje suficiente y se evite acumulación de agua.				
5	Resistencia mínima de franjas que permita que tren principal se hunda no más de 15 cm y que puedan circular vehículos SEI en cualquier clima				
6	Huecos o depresiones de no más de 7.5 cm				
7	Presencia de FOD				
8	Franjas libres de obstáculos: canales, bloques de concreto registros de concreto y fundaciones que sobresalen más de 7.5 cm.				
9	Vehículos o equipos circulando en franjas mientras la pista está en uso dentro de zona crítica del ILS y sin autorización de Torre y notificación vía NOTAM				
10	Plan anual de corte de grama para que nunca sobrepase más de 20 cm de altura.				

RAC 139-SUBPARTE D-07 Lista de verificación procedimientos operacionales para ayudas visuales. (RAC 139.311)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-07			
	ASUNTO	Ayudas visuales			
	PAGINA:	1 of 3			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Se encuentra implementado un plan anual de mantenimiento para todas las ayudas visuales (señales, letreros luces y sistemas eléctricos que incluya limpieza reemplazo calibración, ajuste y reparación)				
2	Procedimiento que aseguren que toda la iluminación que ninguna luz en el aeródromo produzca interferencia o deslumbramiento a los pilotos, personal y controladores ATS				
3	Se encuentran definidos y se aplican los parámetros de luminancia mínimos para considerar cuando una luz está fuera de servicio por ejemplo 50% valor en apéndice 2 de la RAC 14 según la RAC 139.311.c				
4	Se encuentran definidos y se aplican procedimiento para evitar que no menos del 85% de las luces se encuentren permanentemente operativas y sin fallos en luces consecutivas: Sistema de iluminación de aproximación Luces de umbral de pista Luces de borde de pista Luces de extremo de pista				
5	Se aplican procedimientos para evitar trabajos en de mantenimiento o construcción cuando han condiciones de visibilidad reducida.				
6	Fuente secundaria de energía debe cubrir al menos				
6a	Lámpara de señales y servicio ATS				

RAC 139 SUBPARTE D-8 Lista de Verificación para la Auditoria de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. (RAC 139.315, 139.317, 139.319)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-08			
	ASUNTO:	Auditoria de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios.			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	Página	1 de 27			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1.	ADMINISTRACION				
1.1	El sistema administrativo se encuentra bajo supervisión del operador del aeropuerto				
	Cuenta con un manual de procedimientos				
	Cuenta con un manual de entrenamiento				
	Cuenta con un manual de mantenimiento				
	El personal se mantiene durante todas las horas de operación del aeródromo aun para vuelos extraordinarios.				
	Se han implementado procedimientos de notificación de reducción del nivel de protección si hay un faltante de agentes, personal, unidades extintoras, agua, materiales o equipos. (Ver registros, solicitudes de NOTAM y publicación)				
1.2	Aeródromo cerca de cuerpos de agua				
	Embarcaciones de rescate				
	Equipo salvavidas				
	Equipo de buceo				
	Personal adiestrado en operaciones anfibas				
1.3	Plan de Emergencia				
	Tiene presencia y coordina con el COE				
	Reuniones periódicas (Comité de emergencias)				

	Los procedimientos de emergencia son compatibles con el PEA				
	Efectúa pruebas de tiempo de respuesta (Verifique registro) Tiempo última prueba: ____ Fecha _____				
	Participa en simulacros de mesa (ver registros) 'Fecha última participación: _____				
	Participa en simulacros modulares (ver registros) 'Fecha última participación: _____				
	Participa en simulacros de en tamaño real Fecha: _____				
	Tiene puesto de mando móvil				
1.4 -	Cartas de acuerdo mutuo entre organismos disponibles (Torre de control, Bomberos estructurales, hospitales, policía, organizaciones acuáticas, otros)				
	Caminos o rutas de acceso identificados				
	Suministros de agua eficientes				
	Coordina con Torre de Control, oficina operaciones, policía, investigación judicial, otros.				
	Plano del aeródromo cuadriculado colocados en cada vehículo de emergencia				
	Plano del aeródromo cuadriculado en sala de comunicaciones de COE.				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
2.	NIVEL DE PROTECCION				
	Categoría _____ Aeronave de mayor longitud y ancho:				
2.1.	Categoría cumple con la necesaria para en Avión de mayor longitud y su anchura del fuselaje: _____				
2.2.	AGENTES EXTINTORES				
	Todos los camiones poseen agente primario Tipo ____A, ____B, ____C ; mezcla al: _____% Capacidad total de carga en camiones? _____				
	Todos los camiones cuentan con agente complementario. Tipo _____ Capacidad total en camiones: _____				
	Hay al menos un 200% de reserva de agentes extintores (200% de la capacidad total de los camiones) Cantidad de agente principal en reserva: _____ Cantidad de agente complementario en reserva _____				
	Lugar de almacenamiento de reservas solo para ese fin				
	Almacenamiento ordenado con suministros más antiguos de primeros.				
	Fácil acceso a los contenedores de agentes.				
	Sistema de movilización rápida y alzado de los contenedores				
	Cumple con el régimen de descarga de espuma relacionado con el nivel de protección y tipo de espuma (Realice pruebas de descarga con agua en todos los camiones tomando el tiempo para descargar el contenido, calcule cada uno y sume, luego compare si cumple con lo requerido para el nivel de protección publicado según la tabla adjunta)				
	Cilindros de nitrógeno extra (suficientes para propeler la carga del vehículo más el 200% del agente complementario).				
	Almacenamiento adecuado de los cilindros para evitar caídas				

Camión Número de vehículo	Modelo	Cantidad de agua	Volumen de AFFF 1% / 3% / 6%	Descarga en galones x minuto	Polvo Químico seco	Descarga kilogramo x segundo
	Hojas de Inspección diaria de vehículos. (Ver registros)					
	Programa y plan de mantenimiento Preventivo de vehículos					
	Condición de las llantas y fecha de fabricación Mes_____ Año_____(No más de 5 años salvo certificación del proveedor)_					
	No tienen fugas de aceite					
	No tienen fugas de agua en sistema de bombeo					
	Todos los elementos del panel de cabina funcionan perfectamente (luces, indicadores, medidores, interruptores, palancas, pantallas, cámaras térmicas y video, etc)					
	Carrocería del camión en buen estado					
	Los aspersores inferiores funcionan (haga pruebas)					
	Todas las luces exteriores funcionan					
	Faro estroboscópico (o giratorio), reflectores externos y sirena funcionan perfectamente					
	Todas las compuertas abren, cierran y se aseguran bien					
	Todos los accesorios de sujeción de escaleras y equipos funcionan y se aseguran bien					
	El compartimiento para el cilindro de nitrógeno y sus accesorios de sujeción están buen estado					
	Todas la llantas se encuentran en buen estado y con poco desgaste.					
	Debajo del camión no hay señales de óxido escamoso					
	No hay óxido escamoso en la carrocería					
	El sistema de dirección funciona perfectamente					
	El sistema de frenos funciona perfectamente					
	La tracción múltiple en ruedas funciona perfectamente					
	Todas las torretas giran en todas direcciones					
	Los pitones de torreta tienen ajuste de chorro desde cabina y funciona perfectamente.					

	Las mangueras y pitones de agente complementario funcionan perfectamente				
	El sistema de bombeo se puede operar manualmente de afuera y desde adentro del camión.				
	Suspensión, Revise visualmente la suspensión del camión en busca de defectos visibles				
	Estado de la cabina, (revise asientos, cinturones de seguridad, apertura y cierre de puertas, gradas de acceso, espejos, parabrisas, limpiavidrios, agua al parabrisas, luz interior de cabina, compartimientos de almacenaje,				
	Revise el programa de mantenimiento y la implementación del programa con su respectivo plan. (registros, cambios de aceite, llantas, filtros, mantenimiento preventivo de todo)				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
2.4-	SUMINISTROS DE AGUA				
	Tiempo de llenado menor a 5 min. (Vacíe un camión y tome el tiempo de llenado) Hidrantes_____				
	Tanque Elevado con válvula de acción rápida_____				
	Tanque con bomba de agua_____				
	Camión nodriza (Cisterna) _____				
	Cuerpos de agua cercanos_____				
	Condición general del sistema de llenado de agua				
	Charcas, lagos o cuerpos de agua de almacenaje.				
	Equipo de succión o extracción de agua.				
3.	CAMINOS DE ACCESO DE EMERGENCIA				
	Accesibilidad a todo el aeródromo en cualquier clima				
	Hasta distancia de mil (1,000) metros en áreas de aproximación				
	Hacia lugares estratégicos fuera del aeródromo				
	Portones de Salidas de emergencia derribables (Knot down gates)				
	Caminos que soporten los vehículos más pesados bajo cualquier condición				
	Puentes sobre zanjas o áreas con tuberías de agua.				
	Caminos perimetrales cerca de la pista con tratamiento superficial transitables en cualquier condición de clima				
4.	SERVICIOS DE COMUNICACION Y ALARMA				
4.1	Entre estación SEI y control de tráfico aéreo TWR				
	Teléfono línea caliente (directa)				
	Línea de teléfono normal Disponible				

	Sirena aviso por sonido o altavoces				
	Accionado desde torre de control de tráfico aéreo				
	accionado en estación, sala de guardia				
	Comunicaciones de dos vías entre vehículos y control de tráfico aéreo TWR				
	Comunicación de dos vías entre vehículos SEI y estación y comando SEI con personal de Rescate SEI				
	Comunicación de dos vías entre personal SEI manos libres				
	Se efectúan pruebas diarias de comunicaciones				
	Poseen frecuencia independiente para comunicarse con torre de control, entre vehículos, COE, otros				
	Sistema de audífonos con conector a aeronaves				
	Con servicios de apoyo y coordinación dentro y fuera del aeródromo, COE, policía, etc.				
4.2 -	Sistema para dirección de vehículos desde la Torre en caso de visibilidad reducida hay disponibilidad (Pistola de Luces)				
5.	LISTADO DE EQUIPOS Y HERRAMIENTAS (ver tabla 5-2. de Manual de servicios Parte 1, Capítulo 5.) adjunta y revise punto por punto según nivel de protección				
5.1-	Herramientas manuales Todas las herramientas completas y en buen estado				
5.2-	Herramientas mecánicas especiales Todas las herramientas completas y en buen estado				
	Mangueras contra incendios en buen estado				
	Etiqueta con fecha de vencimiento en cada manguera				
	Pitones para agua y otros agentes extintores completos y en buen estado.				
	Equipo especial cuando el entorno es difícil (por ejemplo pendientes pronunciadas, zonas pantanosas, humedales, bosques cercanos, ríos, lagos, etc)				
	Hay extintores de incendios para fuegos tipo A, B y C llenos, en buen estado, con registros de revisión y fecha de llenado.				
	Materiales para contención de derrames de combustible pequeños y grandes				
	Equipos para recoger derrames grandes del pavimento				
	Materiales para entrapar y recoger derrames pequeños				
5.3-	TRAJES Y EQUIPO DE PROTECCIÓN DE PROXIMIDAD				

Trajes Aluminizados Compatibles con el equipo de protección respiratoria				
Trajes estructurales, cascos y guantes para todos los bomberos				
Cantidad suficiente para el personal entrenado en emergencias con materiales peligrosos				
Equipo para la contención de derrames de materiales peligrosos.				
Los trajes estructurales son compatibles con los respiradores.				
Cantidad suficiente para todos los bomberos de proximidad Compatibles con el equipo de protección respiratoria				
Estado de todos los trajes de bueno a muy bueno				
Almacenados apropiadamente y listos para usarse Aluminizado				
Botas especiales para SEI con puntera de acero y agarraderas para todo el personal SEI Aluminizado				
Todo el calzado en buenas condiciones				
Guantes aluminizados para todo el personal de proximidad SEI				
Todos los guantes en uso en buen estado				
Cascos de proximidad con protección facial antifuego				
Cascos de proximidad con sistema de comunicación manos libres				
Cascos de proximidad con luz/alarma de alerta de bombero inmóvil				
Mascaras para respirador compatibles con el traje para cada bombero				
Estado de los accesorios de sujeción de las máscaras				
Estado de funcionamiento de máscaras (cuerpo, válvulas, reductoras, boquillas, protector facial, etc.)				
Cantidad de tanques de aire suficientes de para todo el personal SEI de proximidad				
Reservas del 200% de tanques de proximidad llenos y listos para usarse				
Etiqueta de fecha de último llenado en cada tanque				
Todos los tanques con menos de 3 meses de haber sido llenados				
Hay registros de llenado y de pruebas hidrostáticas de presión a todos los tanques (ver registros)				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
DISEÑO ESTACIÓN SEI					
Emplazamiento de la Estación					
	Cerca de las pistas				
	Cerca de edificio terminal				
	Más de una estación en caso que se requiera				
	Toma en cuenta los lugares de posibles accidentes				
	Toma en cuenta planes de ampliación futura del aeródromo				
Estacionamiento para los vehículos					
	Espacio mínimo de 1,8 m entre vehículos				
	Piso resistente de acuerdo al peso de vehículos				
	Resistente a la grasa y aceite da fácil mantenimiento				
	Puertas con alternativa de funcionamiento manual				
	Explanada al frente para fácil maniobra				
Espacio para alojamiento de Bomberos					
	Vestuarios				
	Comedor / Cocina				
	Lavandería para equipos SEI				
	Baños/sanitarios (Hombres y Mujeres)				
	Sala de estar y/o de recreación				
	Área para Acondicionamiento físico				
	Sala de entrenamiento				
	Adecuada ventilación				
	Aire acondicionado (cuando se requiera)				
	Torre con visibilidad a ambos umbrales				
	Espacio para administración				
	Oficina jefatura				
	Oficina supervisores				
	Servicios sanitarios				
	Otras facilidades				
8.4-	Estacionamiento para vehículos del personal				
	Climatización adecuada				
	Oficina de despacho y comunicaciones				
8.5-	Instalaciones alrededor				
	Almacén de equipos y agentes extintores				

	Taller para mantenimiento de equipo				
	Cuarto de compresor para llenado de tanques				
	Almacén de equipos y agentes extintores				
	Taller para mantenimiento de equipo				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
9.	PERSONAL - REQUISITOS GENERALES				
9.1-	<p>Cantidad suficiente disponible para operaciones SEI</p> <p>Bomberos _____ Oficiales _____</p> <p>(Para verificar este punto solicite el estudio de funciones y cantidad de personal del SEI o refiérase a la Circular de asesoramiento elaborada por el estado en la sección personal mínimo aceptable)</p>				

AREA / VEHICULOS	PERSONAL ACTUAL	PERSONAL DESEADO
JEFE SEI		
SUPERVISOR DE ESTACIÓN SEI		
OFICIAL DE ENTRENAMIENTO		
SUPERVISOR DE ESCUADRA		
MOTORISTA SEI		
BOMBERO SEI		
BOMBERO EN ENTRENAMIENTO		

OPERADOR DE 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

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
10	PROCEDIMIENTOS EN OPERACIONES DE SEI				
	El personal conoce y aplica los siguientes procedimientos:				
	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 grande y pequeño.				
	Procedimientos de rescate bien delineados				
	Personal preparado en procedimientos de extinción				
	Procedimientos para incendios Clase A				
	Procedimientos para frenos calientes				
	Procedimientos para incendios en motores				
	Procedimientos para incendios en motores de émbolo				
	Procedimientos para incendios en motores de turbina				
	Procedimientos para áreas de peligro				
	Procedimientos para Incendios de titanio y magnesio				
	Procedimientos para 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 ESPECIALES				
	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		SAT	NO SAT	N/A	N/R
14.	ADIESTRAMIENTO (Entrenamiento con certificación recurrente de DGAC-OACI-NFPA-FAA)				
	Adiestramiento básico				
	• dinámica de incendios, toxicidad y primeros auxilios;				
	• agentes extintores y técnicas de extinción de incendios;				
	• manejo de vehículos, embarcaciones y equipos;				
	• distribución de los aeropuertos y construcción de aeronaves;				
	• tácticas y maniobras operacionales;				

	<ul style="list-style-type: none"> • comunicaciones de emergencia; 				
	<ul style="list-style-type: none"> • desempeño de los líderes; 				
	<ul style="list-style-type: none"> • aptitud física; 				
	<ul style="list-style-type: none"> • módulos auxiliares (por ejemplo, salvamento en terrenos difíciles y respuesta ante peligros biológicos/químicos, etc.). 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Familiarización con las características y operación aeroportuarias. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Familiarización con aeronaves: Adicionalmente los operadores aéreos que utilicen el aeródromo deben instruir al personal SEI del aeródromo en el modelo específico de avión con que operen. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad en el rescate y extinción de incendios. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de comunicación de emergencia, incluyendo alarmas de fuego. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de mangueras, torretas, pistolas y otros equipamientos requeridos para el cumplimiento de la RAC139. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos para cumplir lo establecido en la RAC139. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Asistencia en la evacuación de emergencias de aeronaves. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Operaciones de salvamento y extinción de incendios. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptación y uso del equipo para la extinción de incendios estructurales y en • aeronaves, así como el rescate y extinción de incendios. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Peligros asociados con la carga en aeronaves, incluyendo mercancías peligrosas. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Familiarización con las tareas de salvamento y extinción de incendios bajo el plan de emergencias del aeródromo. 				
	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de Vestimenta y equipo respiratorio de protección. 				

	<ul style="list-style-type: none"> Factores Humanos, que comprenda la coordinación de equipos. 				
	<ul style="list-style-type: none"> Programa SMS, aplicable a la operación propia del personal SEI. 				
	Adiestramiento Avanzado SEI				
	Adiestramiento Recurrente cada _____ años				
	Entrenamiento físico constate				
	Programa de ejercicios físicos				
	Si se utilizan bomberos de otros servicios. Estos se encuentran entrenados				
	Entrevistar al personal SEI para determinar si conocen vehículo y contenidos de los compartimientos Tipos de agentes extintores.				
	Anexo 14, Manual de Servicios parte 1, OACI.				
	Cuidado y mantenimiento de equipo SEI.				
	Topografía local.				
	Primeros auxilios, Reanimación Cardio-Pulmonar RCP 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				
16	REGISTROS DE CAPACITACIÓN				
	Expediente de cada bombero en estación				
	Página inicial con hoja de control del programa capacitación.				
	Expediente ordenado por secciones desde el inicio entrenamiento hasta los cursos avanzados				
	El Jefe presenta plan de capacitación anual				
	Registros de ejercicios en simuladores.				

17	DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS PARAMÉDICOS				
	Personal entrenado en:				
	Hemorragias				
	RCP, resucitación cardiopulmonar				
	Choque (shock)				
	Vigilancia primaria del paciente				
	Daños internos				
	Desplazamiento o movimiento de los pacientes				
	Quemaduras				
	Triage (valoración de pacientes)				
	Lesiones en la cabeza, espina dorsal, extremidades y tórax				
	Tamaño del servicio de acuerdo a necesidades				
	Ambulancia Tipo o modelo _____				
	Equipada adecuadamente.				
	Mantenimiento de la flota vehicular adecuado.				
	Personal Calificado Paramédico.				
	Estacionada en aeródromo.				
	Sala de Primeros Auxilios en Terminal Aéreo.				
	Personal suficiente.				
	Comunicación adecuada para solicitar personal médico adicional en caso de accidente aéreo.				
	Enlace y acuerdos de la autoridad aeroportuaria con hospitales, centro médicos y depósitos de cadáveres.				
	Carta de acuerdo para acelerar atención medica durante emergencias incluidas en Plan de Emergencia.				
	Equipo para Triage, Bolsas para cadáveres, otros.				

ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
18.	IMPLEMENTACION PLAN DE EMERGENCIA				
	Participación en ejercicios de mesa				
	Participación en ejercicios modulares				
	Participación en simulacros tamaño real				
	Registros de discusiones de resultados				
	Mejoras planteadas en los ejercicios.				
	Mapa cuadrículado.				
	Conocen provisiones para el acceso de unidades de apoyo.				

RESOLUCIÓN	
Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de Auditoría de los Servicios de Salvamento y extinción de Incendios SSEI 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:	

MATERIAL DE APOYO

Tabla 2-3.

Cantidades Mínimas Utilizables de Agentes Extintores						
Espuma de Eficacia de Nivel B				Agentes Complementarios		
Categoría del aeródromo	Agua (galones)	Agua (litros)	Régimen descarga solución de espuma/minuto (Gls x min)	Régimen descarga solución de espuma/minuto (Lts x min)	Productos químico seco en polvo (Kg)	Régimen de descarga polvo químico seco (Kg x Seg)
1	60	230	60	230	45	2.25
2	177	670	145	530	90	2.25
3	317	1200	237	900	135	2.25
4	634	2400	475	1800	135	2.25
5	1426	5499	792	3000	180	2.25
6	2087	7900	1056	4000	225	2.25
7	3196	12100	1400	5300	225	2.25
8	4808	18200	1902	7200	450	4.5
9	6420	24300	2377	9000	450	4.5
10	8533	32300	2959	11200	450	4.5

*las cantidades previstas constituyen las cantidades mínimas de agente extintor que hay que proporcionar y deben ser transportadas en vehículos de extinción.

Tabla 2-5. Número mínimo de vehículos

<i>Categoría del aeropuerto</i>	<i>Vehículos RFF</i>
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Referencia: Manual de servicios de aeropuertos 9137 Parte 1

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	1 1	2 2	3 3

Referencia: Manual de servicios de aeropuertos 9137 Parte 1

Aparato de respiración autosuficiente – <i>suficiente para mantener operaciones internas prolongadas</i> <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			

<i>Alcance del equipo</i>	<i>Elemento del equipo</i>	<i>Categoría del aeropuerto</i>			
		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

Referencia: Manual de servicios de aeropuertos 9137 Parte 1

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

<i>Categoría del aeropuerto</i>	<i>Longitud total del avión</i>	<i>Anchura máxima del fuselaje</i>
(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

Referencia: Manual de servicios de aeropuertos 9137 Parte 1

AERONAVES DE CATEGORIA 1

- Mayoría de aeronaves operadas por aeroclubes
- Mayoría de aeronaves agrícolas
- Aeronaves acrobáticas Pitts, Cap e Extra
- AB 115, 180
- EMB-202, 721, 810
- FAB T-25
- FAB L-42
- PA 28, 32, 34, 46

AERONAVES DE CATEGORIA 2

- BEECH 58, 90
- BN-2
- C-208
- FAB AT-26
- FAB C-98
- FAB T-27

AERONAVES DE CATEGORIA 3

- A-4
- AN-38
- BAE JETSTREAM 31
- BAE-125
- BEECH 99, 200, 350, 400, 1900
- C-208B
- C-212
- CESSNA CITATION
- DHC-6
- DO-228
- EMB-110 – BANDEIRANTE
- EMB-121 – XINGU
- FAB A-1 – AMX
- FAB C-95
- FAB F-103 MIRAGE
- FAB F-5E TIGER
- FAB R/V-35 – LEARJET
- FAB VU-9
- FAB VU-93 – BAE (HS) 125
- FALCON 10, 20
- IAI ASTRA
- LET L-410
- PC 12
- S-360

AERONAVES DE CATEGORIA 4

- AN-32
- ATR-42
- BAE JETSTREAM 41
- BAE-748
- CANADAIR CHALLENGER
- CL 215, 415
- CN-235
- DASH 8/100/200
- EMB-120 (BRASÍLIA)
- F-27/100/200/300/400
- FAB C-91 - BAE (HS) 748
- FALCON 50, 900, 2000
- G.222
- IAI GALAXY
- S-330
- SAAB 340

AERONAVES DE CATEGORIA 6

- A-319
- A-320
- AN-74
- B-717/200
- B-727/100
- B-737/100/200/300/400/500/600/700
- FAB VC-96 – B-737
- BAC 1-11
- BAE 146/200/300 (MEJORADO RJ 85 E 100)
- CANADAIR GLOBAL EXPRESS
- CANADAIR RJ 700
- DASH 7
- DC-9 SÉRIES HASTA 40
- ERJ 145
- ERJ 170
- C-130 HERCULES
- F-28/2000/4000
- F-100
- L-188 ELECTRA (P-3 ORION)
- MD-87 E MD-95 (MEJORADO B-717/200)

AERONAVES DE CATEGORIA 5

- ATR-72
- BAE 146/100 (MEJORADO RJ 70)
- BAE ATP
- CANADAIR RJ
- DASH 8/300
- ERJ 135
- F-27/500/600
- F-28/1000
- F-50
- F-70
- FAB C-115 BÚFALO
- GULFSTREAM IV
- IL-114
- RJ 70
- SAAB 2000

AERONAVES DE CATEGORIA 7

- A-321
- AN-70
- B-707
- B-727/200
- B-737/800/900
- B-757/200
- DC-8 SÉRIES 50 (TODOS),
62 E 72
- DC-9 SÉRIE 50
- ERJ 190
- FAB KC-137 – B-707
- IL-76TD
- KC-135 (USAF)

AERONAVES DE CATEGORIA 8

- A-310
- A-300
- A-330/200
- A-340/200/500/600/800
- B-747SP
- B-757/300
- B-767/200/300
- C-141 (USAF)
- C-17 (USAF)
- DC-10
- DC-8 SÉRIES 61, 63, 71
E 73
- IL-62
- IL-76MF
- " " " "

AERONAVES DE CATEGORIA 9


- A-330/300
- A-340/300
- AN-124
- B-747
- B-777/200/300
- C-5 (USAF)
- IL 96 M/T
- MD-11

AERONAVE DE CATEGORIA 10

- A-380
- B-747-8



RAC 139 SUBPARTE D-8-1 Lista de verificación para el tiempo de respuesta SEI


 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CÓDIGO:	RAC139-SPD-8-1	
	ASUNTO:	TIEMPO DE RESPUESTA SEI	
	PÁGINA:	1 de 1	
	FECHA:	10/Mayo/2020	
	REVISIÓN:	01	
Aeródromo:	Fecha:		Hora:
Condiciones del Tiempo:			Temperatura:
Fecha de la prueba anterior:		Resultado:	min
Operador :		Operador :	
Tipo de Vehículo:		Tipo de Vehículo:	
Pista:		Pista:	
Cuadrante:		Cuadrante:	
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:	

**139 SUBPARTE D-09 Manipulación y almacenamiento de sustancias peligrosas.
(RAC 139.321)**

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CÓDIGO::	RAC139-SPD-09						
	ASUNTO	Manipulación y almacenamiento de sustancias peligrosas						
	PÁGINA:	1 de 2						
	FECHA:	17/enero/2020						
	REVISIÓN:	01						
Empresa:	FECHA:							
Aeródromo:	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">Día</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Mes</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Año</td> </tr> </table>					Día	Mes	Año
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R			
1	El operador conoce los procedimientos para la protección de personas y propiedades en el aeródromo durante la manipulación, almacenaje de cualquier material regulado por la RAC 18 para transporte							
2	Designación de personal para recibir y manipular sustancias o materiales peligrosos							
3	Verificar que el operador se asegure con el remitente de que la carga se maneja de manera segura, incluidos los procedimientos especiales necesarios para la seguridad.							
4	Disposición de áreas especiales para el almacenamiento de materiales peligrosos mientras se encuentran en el aeródromo.							
5	Verificar que conocer la operación para la ubicación temporal de paquetes o contenedores con mercancías peligrosas que presenten derrames.							
6	Verificar la formación sobre mercancías peligrosas para el personal que recibe, almacena y manipula mercancías peligrosas.							
7	Verificar la formación del personal SEI sobre mercancías peligrosas para su manejo y acciones ante derrames.							

8	Verifique que el servicio SEI posee equipo de protección contra mercancías peligrosas				
9	Verifique que el servicio SEI posee el equipo mínimo para contener derrames de mercancías peligrosas y combustibles.				
10	Verifique que en caso de no tener el equipo de protección y equipamiento para contener derrames, el personal SEI conoce el procedimiento a seguir para su control efectivo con otras entidades de atención de emergencias.				
OBSERVACIONES:					
RESOLUCIÓN					
De acuerdo con la verificación efectuada el resultado es					
<input type="checkbox"/> SATISFACTORIO <input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIO					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:			Fecha:		

RAC 139 SUBPARTE D-10 Lista de Verificación para la Inspección de Facilidades de Almacenamiento de Combustible. (RAC 139.321.c, d, e, f, g y h)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-10				
	ASUNTO:	Inspección de Facilidades de Almacenamiento de Combustible				
	PAGINA:	1 de 3				
	FECHA:	10/Noviembre/2020				
	REVISION:	01				
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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).					
	Se encuentran implementados procedimientos para garantizar la seguridad contra fuego o explosiones durante el almacenaje, reabastecimiento y manipulación de combustibles					
7	Revise los siguiente:					
7.1	Puesta a tierra o a masa de todos los equipos e instalaciones que lo requieran					
7.2	Acciones y procedimientos de protección pública Control de acceso en áreas de almacenamiento.					
7.3	Seguridad contra fuego por combustibles en áreas de almacenamiento y reabastecimiento.					
7.4	Seguridad contra incendio de los vehículos de reabastecimiento, hidrantes y gabinetes.					
7.5	Entrenamiento de personal en seguridad contra incendio, de acuerdo con el párrafo (e) de la RAC 139.321					

	<p>(1) Al menos cada supervisor de turno del suplidor debe haber completado cada 24 meses un curso especializado sobre seguridad contra incendios en combustibles de aviación, que sea aceptable a la DGAC.</p> <p>(2) El personal que recibe, manipula o reabastece combustible en aeronaves, deben recibir un entrenamiento inicial y entrenamiento recurrente cada 12 meses, tipo entrenamiento integrado al trabajo OJT (del inglés On the job training), impartido por un supervisor entrenado, de acuerdo con el párrafo (e) (1) anterior.</p>				
7.6	Conocen el código contra incendio de SEI aplicable en el aeródromo, establecido por la DGAC.				
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	Revise que el área de movimiento y trasiego de combustible esté libre de materiales combustibles, tales como escombros, desechos, maleza seca.				
12	Están claramente marcados, los tipos de combustible?				
13	Revisar que la tubería, conectores y boquillas estén libres de fugas y en buena condición.				
14	El personal de abastecimiento tiene completo el entrenamiento de inicial y recurrente cada 12 meses así como el OJT. (Revise el entrenamiento y los expedientes del personal)				
15	Observar los procedimientos de suministro de combustible.				
16	Verificar disponibilidad de normas de seguridad tipo NFPA				
17	El operador realiza auditorías e inspecciones periódicas (pedir registros)				
18	Cuando el operador encuentra hallazgos tiene un procedimiento de resolución y registro de planes de acciones correctivas.				
OBSERVACIONES:					

RESOLUCIÓN	
Conforme a la condición encontrada y reportada la inspección de Inspección de Facilidades de Almacenamiento de Combustible el resultado de la misma es:	
<input type="checkbox"/>	SATISFACTORIA
<input type="checkbox"/>	NO SATISFACTORIA
Nombre del Inspector de la DGAC:	Nombre del Responsable del Operador :
Firma:	
Fecha:	

RAC 139 SUBPARTE D-10-1 Lista de Verificación para la Inspección de Vehículos (Cisternas) de Abastecimiento de Combustible. Complemento a (RAC 139.321)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-10-1			
	ASUNTO:	Inspección de Vehículos (Cisternas) de Abastecimiento de Combustible			
	PAGINA:	1 de 3			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO/SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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				

RAC 139 SUBPARTE D-11 Lista de verificación para la implementación del sistema de gestión de la seguridad (SMS). (RAC 139.323)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	Código:	RAC139-SPD-11			
	Asunto:	Lista de verificación para la implementación del sistema de gestión de seguridad (SMS)			
	Página:	1 de 5			
	Fecha:	10/Mayo/2020			
	Revisión:	01			
Empresa	Fecha:				
Aeródromo	Día	Mes	Año		
Responsable de la Verificación:					
<p>Proceda de acuerdo con las disposiciones del Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos y sobre la base de lo establecido en el Reglamento actual. Complete esta fórmula con los resultados encontrados. Marque con una (x) cuando corresponda. La columna (SAT) indicará que cumple los requisitos. (NO SAT) que no cumple con los requisitos (NA) que no se aplican y (N / R) que no se está revisando.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	FASE 1				
1	Personal clave				
	La Organización ha identificado a un Ejecutivo responsable				
	La Organización ha identificado un coordinador de SMS				
	La Organización ha identificado un equipo de implementación de SMS				
	La Organización ha identificado a los funcionarios deL SMS				
2	Alcance de SMS, descripción del SMS y análisis de brechas				
	La organización ha definido el alcance del SMS				
	La organización ha descrito el SMS				
	La organización ha realizado un análisis de carencias SMS				

3	Plan de implementación del SMS				
	La organización ha elaborado un plan de implementación				
4	Programa de formación de SMS				
	La organización ha establecido un programa de formación SMS				
	El programa de capacitación estableció una formación inicial y recurrente, cuando proceda				
	La formación por SMS está incluida en el programa general de formación de la organización				
5	Comunicación SMS				
	Hay un proceso de comunicación de seguridad dentro de la organización				
	FASE 2				
6	Política y objetivos de seguridad				
	Existe una política de seguridad				
	La Política de Seguridad es apropiada para el tamaño y la complejidad de la organización				
	Indica las intenciones, los principios de gestión y el compromiso de la organización con la mejora continua de la seguridad				
	La política de seguridad ha sido aprobada por el Ejecutivo responsable				
	El Ejecutivo Responsable y otros gerentes promueven la política				
	Existe un Procedimiento para revisar periódicamente la política de seguridad				
	La Política se comunica a todos los empleados				
	El personal de todos los niveles participa en el establecimiento y mantenimiento del SMS				
	Descripción de los objetivos de seguridad				
7	Funciones y responsabilidades				
	Las funciones y responsabilidades se establecen para el Ejecutivo responsable				
	Las funciones y responsabilidades se establecen para el gerente/coordinador de seguridad				
	Las funciones y responsabilidades se establecen para el SAG				
	La autoridad y la responsabilidad del personal en todos los niveles de la organización están documentadas y definidas.				
8	Establecimiento del comité de seguridad				
	Se ha establecido una junta/comité de revisión de seguridad				
	La el comité ha sido nombrado por el AE				

9	Establecimiento de un SAG				
	Se ha establecido un Grupo de Acción de Seguridad				
	El SAG ha sido nombrado por el Ejecutivo Responsable				
10	Plan de respuesta a emergencias				
	Se ha establecido un plan de emergencia aeroportuario que describe las funciones y responsabilidades en caso de un incidente, crisis o accidente				
	Hay una delegación de autoridad y la asignación de responsabilidades de emergencia.				
	Se han establecido procedimientos de coordinación para las acciones de personal clave durante la emergencia y el regreso a las operaciones normales				
	Las entidades externas que interactuarán con la organización durante situaciones de emergencia han sido identificadas				
11	Manual de SMS				
	Se ha establecido un manual de SMS				
	NOTA: Si el aeródromo nunca ha establecido un SMS y se encuentra en proceso de certificación, una vez que hasta aquí sea todo satisfactorio podría dar por aceptado el inicio del establecimiento del SMS del aeródromo.				
	FASE 3				
12	Identificación de peligros				
	Se ha establecido un procedimiento voluntario de notificación de riesgos.				
	Se ha establecido un programa/cronograma para la revisión sistemática de todos los procesos/equipos relacionados con la seguridad de la aviación aplicables que son elegibles para el proceso HIRM (Identificación, gestión y resolución de peligros)				
	Se ha establecido un proceso de priorización y asignación de peligros identificados para la mitigación de riesgos				
13	Gestión de riesgos de seguridad				
	Se ha establecido un procedimiento de gestión de riesgos de seguridad, que incluye su proceso de aprobación y revisión periódica				
	Se han desarrollado y adoptado matrices de riesgo de seguridad relevantes para los procesos operativos de la organización				
14	Procedimientos de notificación e investigación de incidencias				
	Se ha establecido un procedimiento de reporte e investigación de incidencias internas (Esto puede incluir informes de defectos obligatorios o mayores (MDR) cuando corresponda)				
15	Recopilación de datos de seguridad				

	Se ha establecido un sistema de recopilación, procesamiento y análisis de datos de seguridad.				
16	Indicadores de desempeño (SPI) de Altas Consecuencias				
	Se han establecido indicadores de seguridad de altas consecuencias				
	Se han establecido objetivos de indicadores de seguridad de altas consecuencias				
	Se han establecido ajustes de alerta de indicadores de seguridad de altas consecuencias				
	Se ha llegado a un acuerdo con la autoridad estatal de supervisión sobre indicadores de desempeño en seguridad estatales y los objetivos de la seguridad de la organización				
17	Gestión del cambio				
	Se ha establecido un proceso formal para la gestión del cambio				
	La gestión de los procedimientos para el cambio aborda el impacto que este pueda tener en los registros de mitigación de riesgos e indicadores de desempeño de la seguridad existentes antes de implementar nuevos cambios				
	Se han establecido procedimientos para garantizar que se lleven a cabo evaluaciones de nuevas operaciones de procesos o equipos en relación con la seguridad de la aviación (o se tengan en cuenta otras realizadas) según corresponda, antes de que se implemente el cambio				
18	Programa de auditoría de calidad				
	Se han elaborado formularios para evaluaciones internas				
	Se ha definido un proceso de auditoría interna				
	Se ha definido un proceso de auditoría externa				
	Se ha definido un plan de evaluación de instalaciones, equipos, documentación y procedimientos a realizar a través de auditorías y encuestas				
	FASE 4				
19	Compromiso y responsabilidad de la gestión				
	Se ha mejorado en la aplicación de los procedimientos o políticas disciplinarias punitivas existentes, contra los errores/faltas no intencionales a diferencia de las acciones contra violaciones deliberadas y/o graves?				
20	Identificación de peligros				

	Se han integrado los peligros identificados a partir de los informes de investigación de incidencias con el sistema de notificación voluntaria? (requerir reportes de situaciones conocidas)				
	Se han integrado procedimientos de identificación de peligros y gestión de riesgos con el SMS de subcontratistas y/o proveedores de servicios en el aeropuerto?				
21	Supervisión y medición del desempeño de la seguridad				
	Se ha mejorado el sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad para incluir eventos de consecuencias menores				
	Se han establecido indicadores de seguridad de consecuencias bajas				
	Se han establecido objetivos de indicadores de seguridad de consecuencias bajas				
	Se han establecido ajustes de alerta en indicadores de seguridad de consecuencias bajas				
	Se ha llegado a un acuerdo con la autoridad estatal de supervisión sobre indicadores de rendimiento en seguridad estatales con objetivos de rendimiento de la seguridad de la organización.				
22	Mejora continua del SMS				
	Las auditorías SMS se han establecido o integrado en los programas de auditoría internos y externos existentes				
	Se han establecido otros programas operativos SMS de revisión/monitoreo				
23	Formación y educación				
	Se ha completado el programa de formación de SMS para todo el personal pertinente				
24	Comunicación de seguridad				
	Se han establecido mecanismos para promover el intercambio de información en seguridad tanto interna como externamente?				
Observaciones:					

Resolución
Según la condición encontrada el resultado es:
<input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA
Nombre del Inspector que verificó:
Firma:
Fecha:

RAC139 SUBPARTE D-012- Verificación para la revisión de la implementación del Plan de Emergencia del Aeródromo PEA. RAC 139.325

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:		RAC139-SPD-012			
	ASUNTO:		Plan de Emergencia del Aeródromo PEA			
	PAGINA:		1 de 4			
	FECHA:		10/Noviembre/2020			
	REVISION:		01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado</p>						
ELEMENTO REVISADO			SAT	NO SAT	N/A	N/R
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 ajuste 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.					
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				
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 cuadrulado) 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				
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 ares 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 Costarricense, Cuerpo de Bomberos de las ciudades aledañas al Aeródromo, Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeródromo SEI, Comisión Nacional de Emergencias Organismo de Investigación Judicial (OIJ), 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	EN BLANCO				
34	Establece 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.				
37	Establece el plan que después de una emergencia real o de una práctica, se debe hacer un análisis y diagnóstico del evento para corregir las deficiencias observadas				
38	Emergencias en entornos difíciles: El plan debe incluir la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.				
39	En caso de aeródromos situados cerca de zonas con agua, pantanos o en terrenos difíciles, el plan de emergencias debe incluir, el ensayo y verificación a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta que debe ser determinado por el operador del aeródromo y las entidades involucradas.				
40	Deben evaluarse las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1 000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención.				
OBSERVACIONES:					
ACEPTACION					
Según la condición encontrada el resultado es:					
<input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:	Fecha:				

RAC 139-SUBPARTE D-13. Auditorias e inspecciones de Seguridad Operacional. RAC 139.327

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-013					
	ASUNTO:	Auditorias e inspecciones de Seguridad Operacional					
	PAGINA:	1 de 4					
	FECHA:	10/Noviembre/2020					
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado</p>							
ELEMENTO REVISADO				SAT	NO SAT	N/A	N/R
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 ajuste 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.						
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				
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 cuadrulado) 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				
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 ares 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 Costarricense, Cuerpo de Bomberos de las ciudades aledañas al Aeródromo, Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeródromo SEI, Comisión Nacional de Emergencias Organismo de Investigación Judicial (OIJ), 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.				
37	Establece el plan que después de una emergencia real o de una práctica, se debe hacer un análisis y diagnóstico del evento para corregir las deficiencias observadas				
38	Emergencias en entornos difíciles: El plan debe incluir la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder				


	responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.				
39	En caso de aeródromos situados cerca de zonas con agua, pantanos o en terrenos difíciles, el plan de emergencias debe incluir, el ensayo y verificación a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta que debe ser determinado por el operador del aeródromo y las entidades involucradas.				
40	Deben evaluarse las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1 000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención.				
OBSERVACIONES:					
ACEPTACION					
Según la condición encontrada el resultado es:					
<input type="checkbox"/> SATISFACTORIA <input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:			Fecha:		

**RAC 139-SUBPARTE D-14 Lista de verificación Auditorias/Inspección de Vehículos.
RAC 139.329**

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-14			
	ASUNTO	Auditoría / inspección de operaciones de vehículos			
	PAGINA:	1 of 3			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	Verificar la limitación de acceso de vehículos a áreas de movimiento (registros de autorización de vehículos)				
	Haga una verificación aleatoria de los vehículos que ingresan a la zona de embarque para asegurarse de que cada vehículo tenga el permiso de acceso (marchamo)				
	Verificar la aplicación de las normas de tránsito para vehículos dentro del aeródromo.				
	Durante una inspección in situ, verifique que todos los vehículos estén utilizando las vías de servicio en la plataforma.				
	Verifique si hay vehículos desatendidos en la plataforma				
	Verifique los requisitos de instrucción con controladores aleatorios verificando lo siguiente:				
	Comunicaciones				
	Permisos				
	Formación				
	Verificar los registros de autorización del vehículo				
	Verifique el sistema del operador del aeródromo para garantizar el cumplimiento y la garantía de la capacitación de los conductores autorizados en el área de movimiento.				
	Asegúrese de que el plan de capacitación incluya: Consulte el procedimiento en el MOA				

-Identificación de carreteras, calles de rodaje, áreas de estacionamiento y ayudas a la navegación.				
-Distinción entre áreas de movimiento y áreas de no movimiento.				
-Regulaciones y procedimientos de aeródromo.				
-Identificación de señalización y marcas laterales de aire.				
-Identificación de luces.				
-Descripción y ubicación de áreas críticas de NAVAIDS				
-Regulaciones de los servicios de tránsito aéreo, en relación con operaciones terrestres y autorizaciones.				
-Identificación y fuentes de regulaciones que regulan la operación de vehículos.				
-Sistema de comunicaciones básicas.				
-Terminología aeronáutica y fraseo				
-Procedimientos para la comunicación.				
-Uso del alfabeto aeronáutico				
-Descripción de los procedimientos para comunicarse cuando falla la radio				
-Descripción de las consecuencias por incumplimiento de los requisitos operativos.				
Condición de los vehículos que trabajan en el área de movimiento.				
Registro de verificación del vehículo				
Cumplimiento de señalización del vehículo (baliza, letreros, número, logotipo de la empresa, etc.)				
Operación del sistema de comunicación con ATS				
Revisar aleatoriamente el conocimiento de los conductores en los procedimientos de comunicación con ATS				
Registro de incidentes y accidentes en la superficie e incursiones en el área de movimiento reportados al SMS				
Registre que estos incidentes y accidentes en la superficie y las incursiones en el área de movimiento se comunican a la DGAC				
Autorización de registro de conductores.				
Registro de evaluaciones prácticas del solicitante.				
Revisar los requisitos en la administración de incidentes y/o accidentes relacionados con los vehículos.				
Revisar las sanciones que establece el aeródromo por incumplimiento por parte de los operadores con relaciona a los procedimientos descritos en el MOA				
OBSERVACIONES:				

RAC 139-SUBPARTE D-15 Lista de Verificación para el Control de Obstáculos del Aeródromo. RAC 14.301 a 14.307 y Subparte I RAC 14.817. RAC 139.331

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-15			
	ASUNTO	Lista de verificación para control de obstáculos			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Verificar la aplicación de los procedimientos de detección y notificación a la autoridad de obstáculos.				
2	Verificar la aplicación de procedimientos de iluminación y señalización de obstáculos temporales.				
3	Verifique las cartas de obstáculos tipo A en la superficie de despegue				
4	Verificar la aplicación de los procedimientos para la actualización de la carta de obstáculos tipo A				
5	Verificar el acuerdo de entendimiento con la DGAC para la resolución de problemas con obstáculos.				
6	Verificar los procedimientos de control de obstáculos para la vigilancia de los trabajos de mantenimiento o construcción en el aeródromo				
7	Objetos no frangibles en franjas de pista parte nivelada				
8	Objetos no frangibles en franjas de calle de rodaje				
9	Objetos no frangibles en las RESA				
10	Objetos no frangibles en zona libre de obstáculos				
11	Objetos no frangibles que penetren la superficie de aproximación interna				
12	Objetos no frangibles que penetren la superficie de transición interna				

RAC 139-SUBPARTE D-16 Lista de verificación Protección a las radio ayudas para la navegación. RAC139.333


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	AGA-SPD-16			
	ASUNTO	Protección de Radio Ayudas para la Navegación			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	03/noviembre/2020			
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Construcciones cercanas que puedan afectar las radio ayudas para la navegación.				
2	Protección de las Radio ayudas contra actos ilícitos				
3	Se aplican procedimientos para evitar y vigilar la afectación de las radio ayudas				
4	Procedimientos para proteger las señales y equipos de radio ayudas durante obras de construcción o mantenimiento.				
<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:					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
_____ Satisfactorio			_____ no-satisfactorio		

Nombre del Inspector AGA
Firma:
Fecha:

RAC 139-SUBPARTE D-17 Lista de Verificación para la Revisión de la implementación Vallas de Seguridad y Protección Pública RAC 14. 819 y RAC 139.335

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-17			
	ASUNTO:	Vallas de seguridad y Protección Pública			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO	N/A	N/R
A. CONTENIDO DEL PROCEDIMIENTO					
1	Se proveen vallas u otra barrera perimetral para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas para ingresar al aeródromo o a una zona de este, vedada al público				
2	Se cumple con las alturas mínimas de las vallas establecidas en la Norma y con el tipo adecuado de valla para evitar la entrada de animales de tamaño peligroso. (Se excluyen aves)				
3	Se provee la instalación de dispositivos adecuados en cloacas, túneles y otros conductos similares para prevenir actos de interferencia ilícita				
4	Se provee iluminación al nivel mínimo indispensable de vallas u otras barreras, erigidas para la protección de la aviación civil y de instalaciones que presten servicio a esta. Verificar análisis de riesgo elaborado para determinar las medidas.				
4.1	Existen evaluaciones de seguridad para identificar áreas vulnerables sea para ser iluminadas o para mitigar el riesgo.				
5	Implementados procedimientos y/o políticas para mantener despejada las zonas de las vallas o barreras, para facilitar la labor de las patrullas y evitar el acceso no autorizado				


RAC 139-SUBPARTE D-18 Lista de Verificación para la Revisión de la Implementación del plan de reducción de peligros debidos a las aves y otros animales. RAC 139.337

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO:	RAC139-SPD-18			
	ASUNTO:	Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales			
	PAGINA:	1 de 3			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO	SAT	NO SAT	N/A	N/R	
IMPLEMENTACIÓN DEL MANUAL					
1	Existe un sistema simple y eficiente de notificación de eventos de seguridad relacionados con el peligro de fauna.				
2	Se obtiene 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 las características en el aeródromo y cerca del aeródromo, que atraen aves o animales silvestres.				
4	Se identifican los peligros de fauna para las operaciones aéreas				
5	Se presentan mecanismos de actualización periódica de la información				
6	Se identifican entidades públicas y privadas que afectan el entorno con respecto al peligro de fauna				
7	Cuenta el operador con personas que tengan autoridad y responsabilidad para la implementación de cada elemento del plan de peligro aviario				
8	Se implementan acciones para el cambio de hábitat de las especies que puedan representar peligro				
9	Existe coordinación con las entidades públicas que emiten los permisos para el control de vida silvestre.				
10	El operador cuenta con los recursos económicos, humanos, materiales y equipos implementación del plan de control de peligro de fauna				
11	Se aplican los procedimiento de prevención y control durante la operación de aeronaves				

12	Se cuenta con personal responsable para implementar los procedimientos en todas las horas de funcionamiento del aeródromo				
13	El personal tiene claras las medidas de control de fauna				
14	Se conducen inspecciones físicas en el área de movimiento y otras áreas críticas por posibles peligros con animales y existe un sistema de registro.				
15	Existen medios de comunicación efectiva entre el personal del operador del aeródromo, encargado del control de animales y los Servicios de Control de Tránsito Aéreo del aeródromo				
16	Se aplican procedimientos para la evaluación y revisión periódica, al menos cada 12 meses, del plan de gestión de la fauna				
17	Existe un programa y un plan de entrenamiento impartido por profesionales, que provea al personal involucrado del conocimiento y habilidades apropiadas, para la conducción exitosa del plan de gestión de la fauna del aeródromo.				
18	Existe un sistema de registro de control y un sistema de análisis de datos del peligro aviario y fauna				
19	El operador envía periódicamente la información de los eventos de peligros de fauna a la Autoridad para ser notificados a OACI				
20	Está conformado del comité de Peligro Aviario y Fauna Silvestre del aeródromo				
21	El operador del aeródromo mantiene vigilancia y lleva registros de incidencia en un radio no menor de 13 Km, cuando instalen vertederos clandestinos de basura o cualquier otra fuente que atraiga aves u otros animales				
22	En caso que el operador del aeródromo identifique de vertederos u otras instalaciones no compatibles con la aviación, coordina con las autoridades de salud y entidades que tengan la autoridad para eliminar e impedir la instalación, por medio del Comité de Peligro Aviario y Fauna Silvestre, de su aeródromo.				
OBSERVACIONES:					
RESOLUCIÓN					
Según la verificación efectuada el resultado es:					
<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:			Fecha:		

RAC 139-SUBPARTE D-19 Lista de verificación de la Notificación e Informes de Condición del Aeródromo. RAC 139.339

NOTA: Esta lista de verificación estará vigente hasta el 3 de noviembre de 2021

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	RAC139-SPD-19			
		ASUNTO:	Notificación e Informes de Condición del Aeródromo.			
		PAGINA:	1 de 3			
		FECHA:	4/Noviembre/2020			
		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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R	
1	Existe evidencia de procedimientos implementados para notificar e informar a la DGAC y al control de Tránsito Aéreo, dentro de los límites de tiempo especificados en esta sección, sobre cualquier condición que pueda afectar la seguridad de las aeronaves y su operación.					
2	Existen procedimiento implementados para notificar discrepancias en las publicaciones del Servicio de Información Aeronáutica (AIS)					
3	El operador 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 la DGAC y al AIS cualquier información inexacta en relación con el aeródromo.					
4	El operador del aeródromo notifica a la DGAC todo posible cambio en la información que se debe publicar en el AIP cuando hay cambios en las instalaciones o equipos.					
5	El operador notifica a la DGAC y ATS de forma inmediata lo siguiente:					
5.1	penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo.					
5.2	cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional en el aeródromo o en sus cercanías.					
5.3	Objetos en el área de movimiento o franjas de pista.					
6	El operador informa de inmediato todo cambio significativo en el nivel de protección del SEI por cualquier causa relacionada no el					

	nivel de protección (cantidad de espuma, personal, agua entre otros)				
7	El operador tiene implementados procedimientos para notificar al AIS y ATS de las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones y equipos				
8	Como parte de lo indicado en 7 el operador implementados procedimientos para notificar al AIS y ATS de las condiciones siguientes:				
8.1	Trabajos de construcción o mantenimiento				
8.2	Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma				
8.3	Presencia de agua en una pista, utilizando para facilitar su descripción 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.				
8.4	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.				
8.5	Agua en calles de rodaje o plataforma.				
8.6	Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas o inutilizadas.				
8.7	Averías o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales.				
8.8	Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica, o mal funcionamiento de cualquier sistema de iluminación.				
8.9	Peligro por animales, requerido en RAC139.337.				
8.10	Notificación a los usuarios del aeródromo cuando las características de rozamiento sean inferiores al nivel mínimo establecido en la RAC139.305 o cuando se haya tenido sospecha de que la pista se pone resbaladiza en condiciones excepcionales y se haya efectuado mediciones adicionales.				
8.11	Cualquier otra condición que pueda afectar la seguridad operacional en el aeródromo y en la cual haya que adoptar precauciones.				
9	El personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista se encuentra capacitado y es competente.				
OBSERVACIONES:					
ACEPTACIÓN					

Según la verificación efectuada el resultado es:	
_____ Satisfactorio	_____ No Satisfactorio
Nombre del Responsable de la Verificación:	
Firma:	Fecha:

RAC 139-SUBPARTE D-19-1 Lista de verificación de la Notificación e Informes de Condición del Aeródromo. RAC 139.339

NOTA: Esta lista de verificación entrará en vigencia a partir del 4 de noviembre de 2021

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	RAC139-SPD-19-1			
		ASUNTO:	Notificación e Informes de Condición del Aeródromo.			
		PAGINA:	1 de 3			
		FECHA:	4/Noviembre/2020			
		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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R	
1	Existe evidencia de procedimientos implementados para notificar e informar a la DGAC y al control de Tránsito Aéreo, dentro de los límites de tiempo especificados en esta sección, sobre cualquier condición que pueda afectar la seguridad de las aeronaves y su operación.					
2	Existen procedimiento implementados para notificar discrepancias en las publicaciones del Servicio de Información Aeronáutica (AIS)					
3	El operador 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 la DGAC y al AIS cualquier información inexacta en relación con el aeródromo.					
4	El operador del aeródromo notifica a la DGAC todo posible cambio en la información que se debe publicar en el AIP cuando hay cambios en las instalaciones o equipos.					
5	El operador notifica a la DGAC y ATS de forma inmediata lo siguiente:					
5.1	penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo.					
5.2	cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional en el aeródromo o en sus cercanías.					

5.3	Objetos en el área de movimiento o franjas de pista.				
6	El operador informa de inmediato todo cambio significativo en el nivel de protección del SEI por cualquier causa relacionada no el nivel de protección (cantidad de espuma, personal, agua entre otros)				
7	El operador tiene implementados procedimientos para notificar al AIS y ATS de las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones y equipos				
8	Como parte de lo indicado en 7 el operador implementados procedimientos para notificar al AIS y ATS de las condiciones siguientes:				
8.1	Trabajos de construcción o mantenimiento				
8.2	Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma				
8.3	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.				
8.4	Agua en calles de rodaje o plataforma.				
8.5	Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas o inutilizadas.				
8.6	Averías o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales.				
8.7	Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica, o mal funcionamiento de cualquier sistema de iluminación.				
8.8	Peligro por animales, requerido en RAC139.337.				
8.9	Notificación a los usuarios del aeródromo cuando las características de rozamiento sean inferiores al nivel mínimo establecido en la RAC139.305 o cuando se haya tenido sospecha de que la pista se pone resbaladiza en condiciones excepcionales y se haya efectuado mediciones adicionales.				
8.10	Cualquier otra condición que pueda afectar la seguridad operacional en el aeródromo y en la cual haya que adoptar precauciones.				
9	El operador tiene implementados procedimientos para notificar al AIS y ATS las condiciones del estado de la pista de acuerdo con el Formato Global de Notificación de las Condiciones de Pista (GRF)				
10	El personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista se encuentra capacitado y es competente en la metodología GRF				
11	El operador tiene implementados procedimientos para notificar al AIS y ATS las condiciones del estado de la pista por medio de la clave estado de la pista (RWYCC)				
12	El operador utiliza apropiadamente la descripción obtenida de la matriz de condición de pista (RCAM) para los términos: SECA MOJADA				

	AGUA ESTANCADA ARENA SUELTA o CENIZA VOLCÁNICA				
13	El operador evalúa y notifica el espesor de la cobertura del contaminante para cada tercio de la pista continuamente				
14	Cuando lo amerite, se evalúa y notifica cualquier porción de la pista que esté mojada o resbaladiza				
15	El operador evalúa y notifica a los usuarios cuando el nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma sea menor que el nivel de rozamiento mínimo que especifica el Estado de acuerdo con RAC14 304 (b).				
OBSERVACIONES:					
ACEPTACIÓN					
Según la verificación efectuada el resultado es:					
<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio					
Nombre del Responsable de la Verificación:					
Firma:			Fecha:		

RAC 139-SUBPARTE D-20 – Lista de Verificación para la Inspección del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos. RAC 139.341


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-20			
	ASUNTO:	Inspección del Procedimiento de Seguridad Operacional y Pública durante Obras de Construcción y/o Mantenimiento de Aeródromos			
	PAGINA:	1 de 3			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	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 NAVAID's, 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	Existen y se aplican procedimientos para la señalización, iluminación e instalación de vallas o barreras en :				
16.1	Toda área de construcción y área fuera de servicio cercana al área de movimiento, o cualquier otra área del aeródromo donde se operen aeronaves.				
16.2	Cada elemento del equipo de construcción y toda calle en construcción que pueda afectar el movimiento seguro de una aeronave en el aeródromo.				
16.3	Cualquier área adyacente a una ayuda a la navegación, que al ser cruzada pueda interrumpir la señal u ocasionar falla de las radio ayudas.				
17	Se tienen implementados procedimientos para la verificación de la información o de planos existentes antes de la construcción, para evitar daños en cables, alumbrado, ductos, conductores y otras instalaciones bajo tierra.				
18	Antes de cualquier obra de construcción o mantenimiento importante el operador ha establecido un plan de seguridad para la construcción, el cual incluyendo tanto aspectos operacionales como de seguridad pública (AVSEC)				
19	El operador somete a consideración del regulador el plan de seguridad pública y operacional antes del inicio como parte del proceso de planificación de las obras desde el diseño hasta la construcción				

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

OBSERVACIONES:

RAC 139-SUBPARTE D-20-1 - Lista de Verificación para la 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 DGAC). RAC 139.341

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-20-1					
	ASUNTO:	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 de AGA).					
	PAGINA:	1 de 3					
	FECHA:	10/Noviembre/2020					
	REVISION:	01					
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
<p>Las situaciones que se enuncian 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 los 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 deberá adecuarse a cada proyecto particular de construcción y/o mantenimiento.</p>							
ELEMENTO REVISADO				SAT	NO SAT	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						


RESOLUCIÓN	
<p>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 DAGA).el resultado de la misma es:</p>	
<p>CONDICIÓN: <input type="checkbox"/> SATISFACTORIA</p>	<p><input type="checkbox"/> NO SATISFACTORIA</p>
<p>Nombre del Inspector de la DGAC:</p>	<p>Nombre del Responsable del Operador :</p>
<p>Firma:</p>	
<p>Fecha:</p>	

RAC 139-SUBPARTE D-21 Lista de verificación para la revisión de la dirección y gestión de la plataforma RAC 139.343

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-21			
	ASUNTO	Lista de verificación para la revisión de la gestión de la plataforma			
	PAGINA:	1 of 4			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	Verificar la implementación de procedimientos para el movimiento ordenado y seguro de aeronaves en tierra.				
	Verificar la existencia de equipos de comunicación adecuados.				
	Verificar la aplicación de los procedimientos para restringir el tráfico de vehículos y personal en condiciones de baja visibilidad.				
	Verificar la aplicación de procedimientos prioritarios a aeronaves y vehículos de emergencia.				
	Verifique la aplicación de los procedimientos para mantener distancias entre aeronaves. (Verifique el procedimiento de asignación de posiciones).				
	Verifique que cuando la unidad ATS no participa en el servicio de gestión de la plataforma, el operador del aeródromo ha establecido procedimientos entre la unidad de gestión de la plataforma y el ATS para facilitar el movimiento seguro de las aeronaves.				
	Verifique que el operador del aeródromo proporcione y garantice que el servicio de gestión de la plataforma tenga un equipo funcional de comunicaciones radiotelefónicas.				
	Verifique que el operador del aeródromo se asegure de que todas las aeronaves que utilizan los espacios de				

	estacionamiento mantengan distancias mínimas de separación.				
	Verificar la disponibilidad de extintores en todos los puestos de aeronaves de los tamaños adecuados				
	Verifique que el operador tenga un supervisor de plataforma para garantizar que se cumplan los procedimientos de seguridad en la plataforma, identifique las amenazas que pueden conducir a eventos no deseados y notifique al SMS el evento de seguridad ocurrido en la plataforma.				
	Verificar los registros de mantenimiento del equipo de asistencia en tierra.				
	Verificar el cumplimiento del mecanismo utilizado por el operador en la vigilancia de las condiciones de los vehículos de asistencia en tierra (listas de verificación llenas)				
	Verifique el uso de los calzos de las ruedas para evitar el movimiento de remolques y vehículos.				
	Verifique el estado de las barras de remolque. (integridad y desgaste)				
	Verifique que todo el personal esté usando equipo de seguridad (chalecos, zapatos, taponos para los oídos, guantes)				
	Verifique aleatoriamente las insignias de los conductores y del personal				
	Verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad en la plataforma.				
	Verifique cómo ATS es notificado por Operaciones del puesto asignado para cada aeronave.				
	Verificar el procedimiento para la asignación de stand de aeronave teniendo en cuenta la separación mínima requerida entre aeronaves				
	Verificar el cumplimiento del procedimiento de estacionamiento y salida de aeronaves de acuerdo con la MOA				
	Verificar el cumplimiento de los procedimientos de clasificación de acuerdo con la MOA				
	Verifique el conocimiento del personal en el procedimiento de prueba del motor y la ubicación de la prueba del motor.				
	Verificar el conocimiento de los procedimientos de baja visibilidad en la plataforma				
	Verificar en el sitio la implementación efectiva de los procedimientos de búsqueda y remoción de objetos extraños y escombros (FOD) como una práctica continua y normalizada de acuerdo con el procedimiento en el MOA				
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:					

RAC 139-SUBPARTE D-22 Verificación de servicio de aeronaves en tierra. RAC139.345

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-22			
	ASUNTO	Verificación de servicios para aeronaves en tierra			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
Verificar los registros de la vigilancia de la plataforma del aeródromo en los que se refleja la vigilancia de las condiciones, el tipo adecuado y la capacidad de los equipos de extinción de incendios en la plataforma, la capacitación del personal para usar los equipos de extinción y el cumplimiento de los procedimientos de preparación y respuesta a los derrames de combustible.					
Verifique que cuando reposte con pasajeros a bordo, el equipo terrestre esté ubicado de tal manera que use un número suficiente de salidas libres, y una ruta de escape esté disponible desde cada una de las salidas para usarse en una emergencia.					
<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:					

RAC 139-SUBPARTE D-23 Lista de verificación para la implementación plan de traslado y movimiento de aeronaves inutilizadas. (RAC 139.347)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-23			
	ASUNTO:	Plan de Traslado de Movimiento de Aeronaves Inutilizadas			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/Noviembre/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTO REVISADO		SAT	NO SAT	N/A	N/R
A. PROCEDIMIENTOS					
1	El operador del aeródromo designó 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. Nombre: _____				
2	El personal a cargo conoce las acciones a ejecutar de acuerdo con las características de las aeronaves que normalmente utilizan el aeródromo				
3	El personal a cargo conoce donde encontrar la lista del equipo y personal a disponer para tales propósitos				
4	Están identificadas las empresas proveedoras de servicios o equipos para la movilización inmediata de aeronaves inmovilizadas indicadas en el manual.				
5	Se encuentra identificada el sitio para para la colocación y el resguardo de las aeronaves inutilizadas con el fin de proteger los restos para la investigación por parte de la Autoridades Aeronáuticas.				
6	Cuando las aerolíneas intervengan directamente en el retiro de aeronaves inutilizadas, existen procedimientos de coordinación con el operador del aeródromo y la DGAC				
7	Se han efectuado ejercicios de mesa o modulares para la implementación del plan de aeronaves inutilizadas.				
OBSERVACIONES:					

RAC 139-SUBPARTE D-24 Lista de verificación para revisión de herramientas y equipos de precisión. (RAC 139.353)


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-24				
	ASUNTO	Lista de verificación para revisión de herramientas y equipos de precisión.				
	PAGINA:	1 de 2				
	FECHA:	10/enero/2020				
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTOS A REVISAR			SAT	NO SAT	N/A	N/R
1	Herramientas y equipos de precisión necesarios para las tareas en la operación del aeródromo, para asegurar que: (luxómetros, megóhmetros, equipos de medición, clinómetros, equipos de topografía) NOTA: El inspector debe asegurarse de que el poseedor / solicitante de un Certificado de Aeródromo debe tener las herramientas y el equipo de precisión necesarios para realizar operaciones de Aeródromo de manera eficiente.					
2	Asegurarse de que aquellos departamentos / unidades del aeródromo que, debido a sus actividades, requieren herramientas o equipos de precisión, tengan un lugar físico donde se almacenan.					
3	Solicite una lista de equipos, herramientas, materiales y equipos de prueba necesarios para completar las tareas.					
4	Las herramientas y equipos que requieren calibración deben tener un registro de calibración. Además, en cada equipo que requiere calibración, una etiqueta que indica el número de pieza, número de serie, firma y sello del personal que certificó la etiqueta y cuándo corresponde el siguiente servicio o calibración.					

5	Verifique las condiciones de almacenamiento de herramientas y equipos en general. Verifique que el equipo esté en condiciones de trabajo.				
6	Inspeccione los registros de los artículos que requieren calibración en cuanto a la trazabilidad al estándar aprobado.				
7	Verifique que el etiquetado / identificación de herramientas y equipos que requieren calibración contenga al menos: Identificación adecuada del equipo, fecha de la última calibración, número o referencia del certificado de calibración actual y fecha de la próxima calibración.				
8	Si no se utilizan los procedimientos establecidos por el fabricante, ¿existe algún procedimiento al respecto?				
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:					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> no-satisfactorio					
Nombre del Inspector AGA					
Firma:					
Fecha:					

RAC 139-SUBPARTE D-25 Lista de verificación para la revisión de la biblioteca técnica. (RAC 139.351)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-25			
	ASUNTO	Lista de verificación para la revisión de la biblioteca técnica			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SI	NO	N/A	N/R
A	Inspeccionar la biblioteca técnica del operador. Asegúrese de que toda la información siguiente se mantenga actualizada y de fácil acceso:				
1	Planos de obstáculos				
2	Cartas de aproximación por instrumentos.				
3	Dibujo de cuadrícula del aeródromo.				
4	Regulaciones nacionales e internacionales.				
5	Normas internacionales de diseño, calidad e inspección de:				
	Combustibles				
	Vehículos terrestres y equipos de aeródromo.				
	Equipamiento, vestimenta y materiales de la SEI.				
	Ayudas para la navegación.				
	Cualquier otra norma o norma aplicable a la seguridad.				
6	Manual de Aeródromo actualizado				
B	Registros de capacitación del personal actualizados, incluido un mecanismo de control				
	Si los datos están en microfilm o electrónicos, asegúrese de que el equipo de lectura o la PC estén disponibles.				
<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:					

RAC 139-SUBPARTE D-26 Verificación de Notificación e Investigación de Incidentes de Aeródromo. RAC 139.353


 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-26			
	ASUNTO	Lista de verificación para la Verificación de Notificación e Investigación de Incidentes de Aeródromo			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	14/octubre/2020			
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
A	Comunicación de incidentes.				
1	Establece el operador del aeródromo procedimientos para la comunicación de incidentes con aeronaves e incidentes de superficie				
2	Comunica el operador del aeródromo de forma inmediata a la DGAC, en forma verbal, por teléfono, por correo electrónico o cualquier otro medio sobre la ocurrencia de un incidente.				
3	Remite el operador los informes escritos a la DGAC dentro del plazo de 5 días hábiles desde el momento en que se identificó el incidente, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales.				
B	Investigación de Incidentes				
	Cuenta el operador del aeródromo con procedimientos para la investigación				
	Reporta el operador todo incidente de superficie con el objetivo de identificar los factores causales y tomar las acciones correctivas necesarias para minimizar el riesgo, según lo establecido en el Manual del SMS.				
	Evalúan la investigación los Inspectores de Aeródromos				
	Conserva el operador del aeródromo permanentemente copia de los informes de investigación de incidentes.				

	Cuenta el operador con una bitácora para enlistar todo incidente que se de en el aeródromo				
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:					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio					
Nombre del Inspector AGA					
Firma:					
Fecha:					

RAC 139-SUBPARTE D-27 Lista de verificación para Avisos de Advertencia RAC 139.355

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-27			
	ASUNTO	Lista de verificación para Avisos de Advertencia			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	15/octubre/2020			
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
A	Avisos de advertencia .				
1	Cuenta el operador con notificaciones cuando las aeronaves en vuelo bajo, sobre el aeródromo o cerca de este, o en rodaje, resulten peligrosas para las personas o el tránsito vehicular.				
2	Coloca el operador o exigir avisos de advertencia o de peligro en el perímetro del área de trabajo o en toda vía pública vecina al área de movimiento.				
3	Notifica el operador en caso de que no controle la vía pública, a la autoridad correspondiente sobre la existencia del peligro, para que esta coloque los avisos de advertencia correspondientes.				
4	Otros				
<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:					

RAC 139-SUBPARTE D-28 Verificación de Seguros del Operador. RAC 139.357

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	RAC139-SPD-28				
	ASUNTO	Seguros				
	PAGINA:	1 of 2				
	FECHA:	16/octube/2020				
	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 SAT indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>						
ELEMENTOS PARA REVISAR			SAT	NO SAT	N/A	N/R
A	Avisos de advertencia .					
1	Cuenta el operador de aeródromos con las respectivas pólizas de seguro, para cubrir las responsabilidades acordes a los niveles de riesgo propios del aeródromo.					
2						
3						
4						
<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:						
Resolución						
Según la condición encontrada el resultado es:						
_____ Satisfactorio			_____ No Satisfactorio			
Nombre del Inspector AGA						
Firma:						
Fecha:						

9.056 LISTA DE VERIFICACIÓN DE EVALUACIÓN/vigilancia del resultado de los estudios aeronáuticos o evaluaciones de seguridad operacional

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.056			
	ASUNTO	Vigilancia del Resultado de Estudios Aeronáuticos			
	PAGINA:	1 of 2			
	FECHA:	10/enero/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
1- Las medidas de mitigación propuestas se han implementado (verifique cada una)					
2- En caso de procedimientos verifique que el personal los conoce y aplica					
3- En caso de acciones (mantenimiento, pintura, mediciones, etc) se encuentran implementadas y si es del caso con un plan de mantenimiento?					
4- Ha habido reportes de problemas relativos a la desviación mitigada?					
5- En caso de exención por inversión: verifique el avance del proceso					
6- El SMS del aeródromo se encuentra involucrado de la verificación del cumplimiento de las acciones y procedimientos de mitigación?					
7- Se encuentran vigentes las notificaciones a los usuarios de las desviaciones y las medidas de mitigación?					
8- Hay fallas con oportunidad de mejora (explique)					
OBSERVACIONES y RECOMENDACIONES DE MEJORA:					

9.057 LISTA DE VERIFICACIÓN DEL MECANISMO DE ENMIENDAS AL MANUAL DE AERÓDROMO. (139.207)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.057			
	ASUNTO	Verificación de documentos enmendados			
	PAGINA:	1 de 2			
	FECHA:	10/ene/2020			
	REVISION:	01			
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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>					
ELEMENTOS PARA REVISAR		SAT	NO SAT	N/A	N/R
	¿El proceso para la enmienda al MOA fue realizado conforme a lo establecido por la DGAC-AGA?				
	Si se trata de una enmienda a un procedimiento o un cambio en las características físicas u organizativas, se debe incluir un análisis de riesgos				
	¿Las medidas establecidas en el análisis de riesgo mantiene un nivel aceptable para el riesgo?				
	¿La lista de las paginas efectiva se encuentra actualizadas conforme a los nuevos cambios en el MOA?				
	Revisar los registros de cambios completos.				
	Se identifican cambios que no han sido aprobados por la DGAC-AGA.				
OBSERVACIONES:					

9.058 Lista de verificación del proceso de auditoría / verificación por parte de la Autoridad

9.059 Lista de verificación especial .

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	9.058	
	ASUNTO	Registro de auditoría / verificación	
	PAGINA:	1 de 1	
	FECHA:	10/ene/2020	
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>			
ELEMENTOS PARA REVISAR		fecha	Terminado
1	Evaluación preliminar (estudio de documentos por parte del inspector para verificación)		
2	Notificación oficial al operador		
3	Reunión de apertura		
4	Verificación (realización)		
5	Redacción de resultados (establecimiento de niveles y tiempos)		
6	Reunión de clausura		
7	Entrega de informes		
8	Aceptación o no aceptación de acciones correctivas.		
9	Cierre de auditoría / verificación (hallazgos resueltos)		
OBSERVACIONES:			

Esta lista de verificación se utilizará libremente cuando se requiere una verificación/inspección que no tiene lista de verificación específica o que solamente se requiere verificar ciertos aspectos específicos de una existente u otras razones originadas por imprevistos.

9.060 Ejemplo de Formato Informe de hallazgos y recomendaciones

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>	CODIGO		9.060					
	ASUNTO:		Informe de hallazgos y recomendaciones					
	FECHA:							
	REVISION:							
	PAG:							
	ADJUNTOS		SI		NO			
OPERADOR:								
Inspector				Fecha				
SECCIÓN A. INFORMACIÓN GENERAL								
1.No de seguimiento			2. No. de hallazgos					
3.Área Inspeccionada:								
4. Nivel de clasificación del hallazgo		Nivel 1. Alto Nivel 2. Moderado Nivel 3. bajo "Ver los niveles de clasificación en el MPIA Cap-13"						
5. Referencias								
SECCIÓN B. Descripción de los hallazgos								
No.	Fecha	Discrepancia	Referencia	Nivel	Acción correctiva	Discrepancias abordadas		
						Fecha	Documento	inspector
Sección C Comentarios del inspector (si es necesario, utiliza hojas adicionales).								
Firma del inspector			Firma del inspector por parte del operador					

CAPÍTULO X.

En el presente capítulo X Apéndices se incluyen diferentes documentos de soporte o ayuda como complemento del Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos (MPIA)

APÉNDICES	
10.1	Formato de Solicitud de Cambio al MPIA.
10.2	Formato de Informe de Resultados de Inspección/Auditoría
	En blanco
	En blanco
	En blanco

10.1 Apéndice 1

Formato de Solicitud de Cambio al Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos

9.061 Formato solicitud de cambio al MPIA

SOLICITUD DE CAMBIO	
<p>Cualquier usuario de este manual puede someter una solicitud para cambiar o modificar información contenida en este manual. La solicitud será sometida al Departamento de Certificación y Vigilancia de Aeródromos y la cual deberá contener la siguiente información:</p>	
Nombre del Solicitante:	
Cargo del Solicitante:	
Dirección del Solicitante:	
Tipo de Solicitud: Actualización <input type="checkbox"/> Modificación <input type="checkbox"/> Eliminación <input type="checkbox"/>	
Sección:	Título:
Párrafo:	Páginas:
Listar la revisión actual del manual:	
Detallar la propuesta: (anotar el cambio solicitado o adjunto a esta página)	
Firma del Solicitante:	
Fecha de Solicitud:	
<p>La Unidad de Supervisión de Aeródromos se encargará de analizar la solicitud y si procede, procederá a realizar las gestiones pertinentes para realizar el cambio y obtener la su respectiva aprobación.</p>	

10.2 Apéndice 1

Ejemplo de Formato de Informe de Resultados de Inspección/Auditoría

A-1 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.
 - 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.

En las páginas siguientes se adjunta un ejemplo de formato de informe.

INFORME DE INSPECCIÓN/AUDITORIA

##-Año

Aeródromo:

**XX
XXXXXXXX**

**Proceso de Certificación y Vigilancia de
Aeródromos**

Elaborado por:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Fecha mm/yy

Tabla de Contenido

	pág.
Sección 1	
→ Rozamiento en Pista	4
→ Márgenes de Pista	4
Sección 2	
→ Franja de Pista	6
→ Área de Seguridad de Extremo de Pista	10
Sección 3	
etc...	

SECCIÓN 1 REPORTE DE HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

Sección A. Información General			
1. Número de seguimiento:	AGA/2015	4. Fecha de Inspección:	XXXXXXXXXXXX
2. Número de hallazgos:	<i>Poner aquí el número de no conformidades</i>	5. Operador	XXXXXXXXXXXX
3. Área inspeccionada:	<p style="text-align: center;">PARTE INSPECCIONADA</p> <p>1.1 Elemento Inspeccionado 1.2. Elemento Inspeccionado</p>	6. Nivel de clasificación del Hallazgo (NC):	<p>1- Alto. Afecta la seguridad operacional; debe ser abordado en un máximo de 48 horas.</p> <p>2- Moderado. Podría afectar la seguridad operacional. Debería abordarse en un máximo de 1 año.</p> <p>3-Leve. Podría incluirse en un Plan de acciones correctivas a mediano plazo (1 a 3 años)</p>
7. Referencias:	<ul style="list-style-type: none"> RAC 14 RAC 139 Manual del Inspector de Aeródromos (MPIA) MANUAL DE DISEÑO DE AERÓDROMOS DOC 9157 		
Sección B. Descripción de los Hallazgos			

1.1. PAVIMENTO DE PISTA

Identificar la regulación general del elemento en auditoría/inspección como por ejemplo:

RAC 14 10.2.1 Las superficies de todas las áreas de movimiento, incluidos los pavimentos (pistas, calles de rodaje, y plataformas) y áreas adyacentes se inspeccionarán y su condición se vigilará regularmente como parte del programa de mantenimiento preventivo y correctivo del aeródromo, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto/desecho suelto que pudiera causar daños a las aeronaves o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo.

Dependiendo del elemento inspeccionado, cuando se requiera de una clasificación especial esta se colocará en esta parte como por ejemplo:

1.1.1 PAVIMENTOS FLEXIBLES

Cuadro de Clasificación de Estado de Pavimentos Flexibles

Sistema de Clasificación.

Clasificación de superficie	Afectación visible*	Condición general/ acciones a ejecutar.
5 Excelente	Ninguna o fisuras térmicas iniciales cercanas (menos de 3 mm).	Pavimentos nuevos con menos de 5 años. Aun no necesita mantenimiento o sellado aislado de fisuras.
4 Bueno	Fisuras adicionales por temperatura. Reventaduras generalmente espaciadas más de 15 m. Menos del 10 % de las fisuras requieren sellado. Hay un desmoronamiento mínimo, no hay distorsiones y los bacheos están en buenas condiciones.	Pavimentos con sellado reciente o con más de 5 años. Sellar las fisuras y juntas y reemplace el sellador donde sea necesario.
3 Aceptable	Daños moderados reventa duras térmicas y juntas generalmente espaciadas más de 15 m entre sí. Se necesita sellado de juntas en el 10 al 25 % de la superficie. Reventaduras de borde a lo longitudinalmente del 10% o menos. Reventaduras de bloque. Con un patrón de ruptura de 15 a 25 cm de separación. Reventaduras de piel de lagarto aisladas y bacheos afectados. Distorsiones menores o asentamientos de menos de 2,5 cm.	Se sellarán las juntas y fisuras. Aplicar un nuevo tratamiento de superficie o una sobre capa delgada. Bacheos menores y reparación de juntas.
2 Deficiente	Fisuras térmicas frecuentes. Reventadura anchas con desprendimientos de agregado. Deterioro de más del 25% de las grietas. Fisuras de borde en más en más del 25 % de los bordes del pavimento. Reventaduras en bloque espaciadas 13 cm o menos. Agrietamiento de "piel de lagarto" o bacheos deficientes que cubren más del 20% del área. Asentamientos o distorsiones entre 2,5 y 5 cm.	Requiere de un sellado significativo de juntas y fisuras además de un bacheo y reparación de en más del 25 % de la superficie. Coloque sobre capa estructural en toda el área.

1 Fallado	Reventaduras en casi toda el área con desprendimiento del agregado y deterioro. Fisuras “piel de lagarto” en más del 20% del área. Distorsiones de más de 5 cm.	Esta condición no permite reparaciones, necesita la reconstrucción total.
----------------------	---	---

* Un segmento de pavimento puede solamente tener uno o dos clasificaciones de esta escala

Nota: De acuerdo con el cuadro de clasificación del estado de pavimentos cada área inspeccionada se clasificará en la escala indicada. Es recomendable revisar la columna de acciones a tomar para establecer un parámetro de la severidad y costo de reparación del daño. Se indicará en cada hallazgo con las siglas de prefijo NC. (Ejemplo SD2 significa: severidad del daño 2)

1.1 Nombre del objeto de inspección por ejemplo ROZAMIENTO EN PISTA

Indicar el Artículo de las regulaciones Por ejemplo

RAC 14.3.4. Una pista pavimentada se mantendrá en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por el Estado.

Indicar el tiempo sugerido de resolución. 3 meses

Enumerar las no conformidades cada una con su nivel de severidad como por ejemplo:

RAC 139.309 ÁREAS PAVIMENTADAS

Hallazgo N°1 NC2 Se observó contaminación de caucho, principalmente en TDZ XX. (ver Fig. 1.1)

Colocar luego la evidencia, la descripción de la fotografía y la localización del hallazgo preferiblemente en coordenadas WGS-84



Fig. 1.1 Acumulación de Caucho 17°32' 43.4" N 88°20'45.2"W

1.2. MÁRGENES DE PISTA

RAC 14 9.1

Hallazgo N° 2 NC 2 Las márgenes de pista se encuentran cubiertas de vegetación en toda la extensión de la pista, esta se muestra sin mantenimiento y en algunos casos destruida su capa de cobertura (ver Fig. 1.2). **Se observó FOD. Se deberá resolver en un plazo no mayor a 4 meses.**



Fig. 1.2 Margen sin mantenimiento. 17°32' 43.4'' N 88°20'45.2''W

Sección C. Sugerencias

- C1. -----
C2. -----

Firma del Responsable	DD/MM/AAAA
Nombre del Responsable Jefe Unidad AGA	Fecha

10.2 Apéndice 2

Listas de verificación de asistencia en tierra

Las siguientes listas de verificación no son parte del proceso de certificación del aeródromo, pero pueden usarse para inspeccionar los servicios de asistencia en tierra de acuerdo con las reglamentaciones relacionadas.


9.063 AGA-form-063 Retroempuje de aeronaves (Aircraft Pushback)

 <p>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA</p>		CODIGO:	AGA-FORM-063				
		ASUNTO	Retroceso de aeronaves (Aircraft Pushback)				
		PAGINA:	1 of 4				
		FECHA:	10/ene/2020				
		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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>							
ELEMENTOS PARA REVISAR				SAT	NO SAT	N/A	N/R
1 Personal							
1.1	El personal usa el uniforme y el calzado de seguridad requeridos por la empresa.						
1.2	El personal realiza una inspección de la superficie de la plataforma antes de realizar el servicio para determinar si las condiciones de la superficie de la plataforma son seguras.						
1.3	El personal realiza una inspección para asegurarse de que la aeronave esté libre de obstáculos que puedan poner en peligro la operación (equipo de tierra, calzos, entre otros).						
1.4	El vehículo remolcador de la aeronave, cuando está enganchado al tren delantero de la aeronave, tiene los frenos puestos antes de realizar el servicio.						
1.5	El conductor del vehículo para remolcar es apoyado por señaleros "hombres de Marshall" para realizar la operación.						
1.6	El personal está capacitado para realizar el servicio según el tipo de aeronave.						
1.7	Existe una comunicación constante y clara entre el operador del remolque o una tercera persona y la cabina de vuelo.						
1.8	El servicio está respaldado por señalizadores equipados con las barras de luz "light sticks" apropiadas según la visibilidad (noche, día, niebla).						

1.9	El personal evita cruzar la barra de remolque antes y durante la operación de retroceso				
1.10	Al final del retroceso, el personal advierte a la cabina de vuelo que aplique los frenos, antes de desconectarse de la aeronave.				
1.11	El personal indica con una señal a la cubierta de vuelo que todo está claro.				
1.12	Los calzos del tren de aterrizaje principal no se retiran hasta que se asegura que el tren de morro “nariz” esté completamente asegurado a la barra de remolque y esto al tractor.				
1.13	Se coloca una cuña en el tren de la nariz, cuando la barra de remolque se desconecta al final del servicio				
2 Material y equipamiento					
2.1	El vehículo remolcador siempre es atendido por una persona cuando el motor está funcionando.				
2.2	El vehículo remolcador y la barra de remolque están en buenas condiciones para funcionar.				
2.3	La barra que se utiliza para la operación es certificada para la aeronave en la que está dando servicio				
2.4	La condición de apariencia (limpieza, pintura, vidrio, carrocería, faros, sistema eléctrico, sistema mecánico, etc.) del vehículo es aceptable.				
2.5	En el caso de un servicio simultáneo, la empresa cuenta con equipos, personal y material para la prestación del servicio.				
2.6	El operador realiza trabajos de mantenimiento en vehículos y barras de remolque.				
3 Condiciones generales					
3.1	Tiene el contrato de explotación y el certificado de servicios técnicos aeronáuticos emitido por la DGAC				
3.3	El personal de la empresa que presta el servicio en tierras está capacitado y cuenta con la aprobación del operador del aeródromo para que brinde servicio en el área de movimiento. (revisar credencial y fecha de vencimiento)				
3.4	El MOA del aeródromo contiene los procedimientos de estacionamiento o guía de estacionamiento y aeronaves, y cuenta con el equipo necesario.				
3.5	El operador de la empresa de servicio en tierra tiene claro los procedimientos del MOA del aeródromo				
3.6	Incluye procedimientos para el movimiento y manejo de contenedores y paletas.				

3.7	Verificar los procedimientos de mantenimiento de equipos y vehículos.				
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:					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
CONDICIÓN					
_____ Satisfactorio _____ no-satisfactorio					
Nombre del Inspector AGA					
Firma:					
Fecha:					

9.065-DGAC-FORM-079 Señaleros (Marshalling)

 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA	CODIGO:	AGA-FORM-065						
	ASUNTO	Señaleros (Marshalling)						
	PAGINA:	1 of 4						
	FECHA:	10/ene/2020						
	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 (SAT) indicara que satisface los requerimientos. (NO SAT) que no satisface los requerimientos (NA) que no aplica y (N/R) que no está siendo revisado.</p>								
ELEMENTOS PARA REVISAR				SI	NO	N/A	N/R	
Personal:								
1.1	El personal recibe instrucciones sobre los riesgos asociados con las operaciones de movimiento de la aeronave, por ejemplo, ingestión del motor, movimiento de la rueda delantera, visibilidad (revisar la capacitación que da el aeródromo como parte del procedimiento de solicitud de gafete)							
1.2	Antes de realizar la operación, se realizan inspecciones de las condiciones de la superficie para determinar si es seguro realizar la operación							
1.3	Antes de comenzar el movimiento de la aeronave, se realiza una inspección visual para verificar que todas las puertas y paneles de servicio de la aeronave estén cerrados y asegurados.							
1.4	Antes de comenzar el movimiento de la aeronave, el personal garantiza que se quitó todo el equipo de apoyo en tierra y que hay suficiente espacio libre.							
1.5	Al azar, el personal tiene conocimiento de los procedimientos de gestión de plataforma y cuanta con la credencial al día.							
1.6	Las señales utilizadas por el señalero (Marshall) son las apropiadas según lo aprobado por la DGAC en los manuales de procedimientos de la empresa que presta servicio en tierra.							

1.7	El señalero condujo la aeronave sobre la línea de taxi hasta el punto de contacto sin que el neumático del tren delantero pasara por dicha línea o punto.				
1.8	Durante las operaciones de entrada y salida de las aeronaves al opuesto de estacionamiento hay personal guía delante y a los lados de la aeronave.				
1.9	Antes de comenzar el movimiento de la aeronave, se realiza una inspección visual para verificar que todas las puertas y paneles de servicio de la aeronave estén cerrados y asegurados.				
OBSERVACIONES:					
Resolución					
Según la condición encontrada el resultado es:					
CONDICIÓN					
<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> no-satisfactorio					
Nombre del Inspector AGA					
Firma:					
Fecha:					