

**PODER EJECUTIVO**

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**

**DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA DEL URUGUAY  
DINACIA**

**RAU – 1**

**DEFINICIONES Y ABREVIATURAS**

**CONTROL DE ENMIENDAS**Copia controlada por ANTA

Diario Oficial	Nº 25.748 (24 de abril de 2001)
Decreto P.E.	Nº 349/00 (28 de noviembre de 2000)

Enmendado por:

Resolución	Nº 452/06	de fecha 04 de diciembre de 2006
Diario Oficial	Nº 27.137	de fecha 11 de diciembre de 2006

Cambios producidos

Incorpora	Definiciones
-----------	--------------

ACTUALIZADO AL: 24 DE ENERO DE 2007

**CAPITULO A: DEFINICIONES Y ABREVIATURAS**

- 1.1** Definiciones Generales.
- 1.2** Abreviaturas y Símbolos.
- 1.3** Reglas Gramaticales.

## CAPITULO A: DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

### 1.1 Definiciones Generales

Este RAU establece la terminología empleada en los demás RAUs, así también sus significados. El ordenamiento es alfabético, y a menos que el contexto lo requiera de otra manera, los significados de los vocablos son los que aquí se establecen.

**“Aeronavegabilidad”:** Representa la condición técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en condiciones de operación segura.

**“A prueba de fuego”:**

- (1) Con respecto a materiales y partes utilizadas para contener el fuego en una zona de incendio definida, son aquellos capaces de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para el fin en que fueron diseñados; y
- (2) Con respecto a otros materiales y partes, significa que puede resistir el calor asociado con el incendio, al menos igual que el acero, en dimensiones apropiadas para el propósito que son usados.

**“Accidente de Aviación”:** Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia:
  - de hallarse en la aeronave.
  - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave.
  - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí mismo o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo.
  - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios, por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave.

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha que ocurrió el accidente, está calificada como lesión mortal.

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

**“Aeródromo”:** Son aeródromos las áreas determinadas de tierra o agua, (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinadas al movimiento de llegada, salida y operación de las aeronaves.

**“Aeródromo de Alternativa”:** Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

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

**“Aeródromo de alternativa en ruta”:** Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.

**“Aeródromo de alternativa de destino”:** Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo o de aterrizaje previsto.  
Nota.- El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

**“Aeronave”:** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

**“Aeronave (Tipo de)”:** Todas las aeronaves de un mismo diseño básico, incluidas sus modificaciones, excepto las que alteren su manejo o sus características de vuelo.

**“Aeronave Civil”:** Aeronave privada

**“Aeronave de Estado”:** Aeronave pública.

**“Aeronave Experimental”:** Es una aeronave construida para alguno de los siguientes propósitos: investigación y desarrollo, demostraciones de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad, entrenamiento de tripulación o recreación.

**“Aeronave Grande”:** Significa aeronaves de más de 12500 libras/ 5700 kg. de peso máximo de despegue certificado.

**“Aeronave Pequeña”:** Significa una aeronave de un peso de despegue máximo certificado de 12.500 libras/ 5700 kg. o menos.

**“Aeronave Pública”:** Se considera aeronaves públicas las utilizadas en servicios militares, o de policía en general, sanitarias y aduaneras .

**“Aeronave Privada”:** Aeronave que no es aeronave pública.

**“Aeronavegabilidad Continuada”:** Son todos los procedimientos y acciones que tienden a mantener la aeronavegabilidad de una aeronave en forma continua y segura.

**“Aeropuerto”:** Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo.  
Todo aeródromo que a juicio de las autoridades competentes del Estado, posee instalaciones suficientes para ser consideradas de importancia en la Aviación Civil.

**“Aeróstato”:** Toda aeronave que, principalmente se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.

**“Aleta de Punta o Winglet”:** Es una superficie fuera del plano que se extiende desde una superficie de sustentación. La superficie puede o no tener superficie de control.

**“Alteración”:** Es sustituir alguna parte o dispositivo de una aeronave mediante el reemplazo de una unidad de equipamiento o sistema por otra de diferente tipo, que no sea parte del Diseño Tipo original de la aeronave tal, como está descrito en las especificaciones de la misma (Hoja de Especificaciones del Certificado Tipo, Lista de Equipo aprobado por el fabricante).

**“Alteración Mayor”:** Significa una alteración no listada en las especificaciones de la aeronave, motor o hélice, y:

- (1) Que puede afectar apreciablemente el peso, centraje, resistencia estructural, performance, operación del motor, características de vuelo, u otras cualidades que afectan la aeronavegabilidad; o
- (2) Que no es realizada acorde a prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

**“Alteración Menor”:** Es una alteración que no sea una alteración mayor.

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

**“Altitud de presión”:** Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

**“Altitud/ altura mínima de descenso”(MDA/H):** La altitud o altura especificada en una aproximación que no es de precisión o en una aproximación en circuito por debajo de la cual no puede realizarse el descenso sin referencia visual.

**“Altura”:** Distancia vertical entre un nivel u objeto considerado puntual y una referencia específica.

**“Aprobación de Fabricación de Partes” (AFR):** Es la aprobación de materiales, partes procesos y dispositivos fabricados para repuesto o modificaciones destinadas a la venta, para la instalación en aeronaves, motores de aeronaves o hélices con Certificado Tipo, producidos bajo la RAU 21, Capítulo “K” de las Reglamentaciones Aeronáuticas del Uruguay.

**“Aprobado”:** Acto por el cual previo a su estudio, análisis y/o revisión la DINACIA le acepta su uso o empleo.

**“Área Prohibida”:** Espacio aéreo definido dentro del cual el vuelo de un avión está prohibido.

**“Área Restringida”:** Un espacio aéreo designado dentro del cual el vuelo del avión, mientras no está completamente prohibido, está sometido a restricciones o control específico.

**“Atmósfera Estándar”:** Es una atmósfera ficticia definida matemáticamente como una presión atmosférica al nivel del mar de 29.92 Hg y que se utiliza como patrón de comparación.

**“Autorización de Orden Técnica Estándar (AOTE)”:** Es una aprobación de diseño de un artículo que cumple con una especificación OTE, de acuerdo al RAU 21 capítulo “O”.

**“Autorotación”:** Significa la condición de vuelo de un giroavión, en la cual el rotor sustentador es accionado totalmente por la acción del aire cuando el giroavión está en movimiento.,

**“Aviación Comercial”:** Son todas las actividades del servicio de Transporte Aéreo que son realizadas con fines de lucro.

**“Aviación General”:** Son todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios de transporte aéreo público, ni trabajos aéreos.

**“Avión”:** Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

**“Aviónica”:** Expresión que designa a todo dispositivo electrónico (y su parte eléctrica) utilizado a bordo de las aeronaves, incluyendo las instalaciones de radio los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumento y navegación.

**“Cambio”:** Se refiere a variaciones introducidas en el Diseño Tipo, con anterioridad a la emisión del Certificado Tipo.

**“Cambio Mayor”:** Es el que afecta apreciablemente el peso y balance, la resistencia estructural, las performances, la operación del motor, las características de vuelo y otras cualidades que inciden sobre la aeronavegabilidad, debe contar con la aprobación de DINACIA después de su fabricación.

**“Cambio Menor”:** Todo cambio que no sea un Cambio Mayor.

**“Carga externa”:** Significa, una carga que es llevada fuera de la aeronave.

**“Carga Límite”:** Con respecto a los requerimientos de resistencia, es la máxima carga que se espera en servicio.

**“Carga Final”:** Con respecto a los requerimientos de resistencia, es la Carga Límite multiplicada por el Factor de Seguridad.

**“Categoría”:**

- (1) De acuerdo a lo usado en relación a la certificación, clasificación, excepciones, y a las limitaciones del personal aeronáutico, la misma está basada en la clasificación de las aeronaves. Los ejemplos incluyen: aviones, gironaves, planeadores, más livianos que el aire;
- (2) De acuerdo a lo usado con relación a la certificación de aeronaves, significa: el agrupamiento de éstas basado en el uso o en las limitaciones de operación de las mismas. Los ejemplos incluyen: Transporte, Normal, Utilitario, Acrobático, Limitado, Restringido y Provisorio:

**“Categoría A”:** Con respecto a gironaves de Categorías Transporte, significa: Gironaves Multde aislamiento, y utilizando operaciones de aterrizaje y despegue programado bajo el concepto de falla de motor crítico, asegurando un área suficiente y adecuada performance para vuelo continuado y seguro en el caso de falla de un motor.

**“Categoría Acrobática”:** Comprende a aeronaves para uso sin restricciones.

**“Categoría B”:** Con respecto a Giroavión Categoría Transporte, significa: giroavión monomotor o multimotor que no cumple totalmente con los requisitos de la Categoría A.

**“Categoría Primaria”:** Es una aeronave que no pesa más de 1215 kgs. (2700 lbs.), y no lleva más de 4 asientos, incluido el piloto.

**“Categoría Conmuter”:** Es una aeronave propulsada por hélice, con una configuración de 19 asientos o menos, excluido el asiento del piloto, y un peso máximo de despegue de 19.000 lbs. o menos.

**“Categoría Normal”:** Limitada a aviones para operación no acrobática.

**“Categoría Restringida”:** Corresponde a aeronaves que realicen operaciones de vuelo para “ Propósitos Especiales”, tales como:

- (1) Agrícolas,
- (2) Conservación de la flora y fauna.
- (3) Reconocimiento Aéreo, Patrullaje observación Meteorológica, y

(4) Cualquier otra operación especificada por la DINACIA.

**“Categoría Utilitaria”:** Limitado a aeronaves con límites de operación acrobática.

**“Clase”:**

- (1) De acuerdo a lo usado con relación a la certificación, clasificación, excepciones, y limitaciones del personal aeronáutico, significa la clasificación dentro de una categoría de las aeronaves, que tienen características similares de la operación. Los ejemplos incluyen: monomotor, multimotor, terrestre, acuático, giroplano, helicóptero, dirigible, globo libre; y
- (2) De acuerdo a lo usado en relación a la certificación de las aeronaves significa una clasificación de aquellas que tienen características similares de propulsión, vuelo o aterrizaje. Los ejemplos incluyen aeroplanos; gironaves, planeador, globo, aeronave terrestre o acuática e hidroavión.

**“Certificado de Aeronavegabilidad”:** Es un documento Público otorgado por la DINACIA y certifica que la aeronave a la que se refiere, ha sido encontrada en condiciones aptas de aeronavegabilidad para operación segura.

**“Certificado Médico”:** Documento oficial que certifica la aptitud física y mental del postulante, otorgado conforme a las disposiciones reglamentarias respectivas por médicos que estén facultados para ello por DINACIA.

**“Coeficientes Aerodinámicos”:** Son los coeficientes no dimensionales para fuerzas y momentos aerodinámicos.

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

**“Cohete”:** Es la aeronave propulsada por gases eyectados en expansión, generados en el motor, por propulsiones autocontenidos y no dependiendo de la entrada de sustancias del exterior. En el mismo se incluye cualquier parte que durante la operación, se separe.

**“Combinación de Carga del Giroavión”:** Significa la combinación de un giroavión y una carga externa, incluyendo los dispositivos de fijación de la misma. Las combinaciones de carga del giroavión se designan como Clase “A”, Clase “B”, Clase “C” y Clase “D” de la forma siguiente:

- (1) “La combinación de carga del giroavión Clase “A” significa, una en la cual, la carga externa no puede moverse libremente, no se puede arrojar y no se extiende por debajo del tren de aterrizaje”.
- (2) “La combinación de carga del giroavión clase “B” significa, una en la cual, la carga externa es arrojable y durante la operación del giroavión, es levantada de la tierra o del agua.
- (3) “La combinación de carga del giroavión Clase “C” significa, una en la cual, la carga externa es arrojable y durante la operación del giroavión, permanece en contacto con la tierra o el agua.
- (4) “La combinación de carga del giroavión Clase “D” significa, una en la cual la carga externa es diferente de las Clase A, B o C y ha sido específicamente aprobada por la DINACIA para tal operación.

**“Comercial”:** Actividad o actividades con fines de lucro.

**“Cometa”:** Un fuselaje cubierto de papel, tela, metal u otro material, destinado a ser volado en el extremo de una soga o cable, y tiene solo como sustentación la fuerza del viento que pasa a través de sus superficies.

**“Componente”:** Conjunto, parte, artículo o elemento constitutivo de una aeronave según especificaciones del fabricante y, por extensión de la estructura, motor, o hélice.

**“Condiciones de utilización previstas”:** Son las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzca durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual ha sido destinada. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afecten a la seguridad de vuelo.

Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

(1) Las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización.

(2) Las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

**“Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC).**

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

**“Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC).** Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techos de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

**“Configuración”**(aplicada a la aeronave): La combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que influyan en las características aerodinámicas del avión.

**“Configuración Tandem del Ala”:** Es una configuración que tiene dos (02) alas de la misma envergadura, instaladas en tandem.

**“Conjunto”:** Es todo aquello que está constituido de: subconjuntos, partes, componentes u otros materiales que una vez montados dan origen a una aeronave.

Incluyen también diseños, instrucciones de fabricación y montaje, Manual de Vuelo, lista de equipo, hoja de peso y balance, otros datos técnicos y documentos requeridos para la construcción y operación de una aeronave.

**“Constructor Aficionado”:** Persona o grupo de personas que proyectan y/o construyen un modelo de aeronave, sin objetivos comerciales y con fines recreativos únicamente.

**“Control Operacional”:** Con respecto a una vuelo, significa el ejercicio de autoridad sobre el inicio, conducción o fin de vuelo.

**“Control de Calidad”:** Es el proceso de reglamentación, a través del cual se puede medir la calidad real, compararla con las normas y actuar sobre la diferencia.

**“Control de Tránsito Aéreo”:** Es un servicio operado por una autoridad competente para promover un flujo de tránsito aéreo seguro, ordenado y expedito.

**“Control Positivo”:** Es el control de todo el tránsito aéreo, dentro del espacio aéreo designado por el control de tránsito.

**“Demostrar”:** A menos que el contexto lo requiera de otro modo, significa probar el cumplimiento de requisitos a satisfacción de la DINACIA.

**“Desarrollo”:** Son las etapas previas a la fabricación de un determinado producto. Incluye estudio, diseño, cálculo y ensayos.

**“DINACIA”:** Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura aeronáutica de acuerdo a Ley 14747 y Decreto 21/999. Organismo considerado como Autoridad Aeronáutica Nacional a los efectos, de lo dispuesto en el Código Aeronáutico y demás normas vigentes en la materia.

**“Directiva de Aeronavegabilidad (DA):** Es una comunicación escrita de carácter mandatorio que establece una acción, método o procedimiento para aplicar a los productos aeronáuticos en los cuales existe una condición de inseguridad, con el objeto de preservar su aeronavegabilidad.

**“Dirigible”:** Significa una aeronave más liviana que el aire que debe ser comandable.

**“Dispositivo”:** Significa cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte aparato o accesorio que es usado o que se tratará de usar en la operación o control de una aeronave, instalado en o fijado a la aeronave y que no es parte de la estructura, motor o hélice.

**“Empuje Aumentado de Despegue”:** Con respecto a la certificación tipo de turbomotores significa el empuje aprobado que se desarrolla estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, con inyección de fluido en su combustión en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones operativas del motor y limitado en el uso a períodos no mayores de 5 minutos en la operación de despegue.

**“Empuje Aumentado Máximo Continuo”:** Con respecto a la certificación tipo del turbomotor significa el empuje aprobado y desarrollado estáticamente o en vuelo, en atmósfera estándar a una altitud especificada con inyección de fluido o con su combustión en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor establecidas y aprobadas para períodos de uso no restringidos.

**“Empuje de Despegue”:** Respecto a los turbomotores significa el empuje desarrollado bajo condiciones estáticas a una altitud específica y temperatura atmosférica, bajo las condiciones máximas de r.p.m. del eje rotor y la temperatura de gas aprobada para el despegue normal y limitado su uso continuo al período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor.

**“Empuje de Despegue Nominal”:** Respecto a la certificación y tipo del turbomotor significa el empuje aprobado y desarrollo estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, sin inyección de fluido y sin su combustión en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor, limitado su uso a períodos no mayores de 5 minutos para la operación de despegue.

**“Empuje Mínimo”:** Significa el empuje del reactor obtenido con la palanca de control de potencia del motor colocada en la posición del tope de mínimo empuje que se pueda colocar.

**“Empuje Máximo Continuo Nominal”:** Con respecto a la certificación tipo del turbomotor significa el empuje aprobado, desarrollado estáticamente o en vuelo, en atmósfera estándar a una altitud especificada, con inyección de fluido y combustión en una cámara de combustión separada dentro de las limitaciones de operación del motor, y aprobado para períodos de uso no restringido.

**“Enmienda”:** Es toda corrección, modificación, adición o reemplazo de una Regla o parte de ella.

**“Equipo”:** Uno o varios conjuntos de componentes relacionados operacionalmente para el cumplimiento integral de una función determinada.

**“Espacio Aéreo Navegable”:** Es el espacio aéreo por encima de las altitudes mínimas de vuelo prescritas bajo este capítulo, incluyendo el espacio aéreo necesitado para el despegue y aterrizaje seguro.

**“Establecimiento Aeronáutico”:** Persona física o jurídica autorizada por la DINACIA para efectuar estudios, análisis técnicos, pruebas, ensayos, reparaciones, revisiones, mantenimiento, fabricación, alteraciones modificaciones y/o reconstrucciones de aeronaves o componentes de ellas.

**“Estructura de aeronaves”:** Significa el fuselaje, con sus componentes (largueros, larguerillos, costillas, mamparos, carenados); las superficies aerodinámicas (incluyendo rotores, pero excluyendo hélices y planos aerodinámicos, rotativos de motores) y tren de aterrizaje con sus accesorios y controles.

**“Excepción”:** Privilegio que se concede a un usuario eximiéndolo del cumplimiento de una Regla o parte de ella.

**“Explotador”:** Es la persona física o jurídica que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, con o sin fines de lucro, manteniendo el control de la aeronave y la dirección de la tripulación.

**“Fabricación en Serie”:** Reproducción de un Producto con Certificado Tipo.

**“Fabricante Principal”:** Es el poseedor del Certificado de Producción.

**“Factor de Carga”:** Significa la relación de una carga especificada con relación al peso total de la aeronave. La carga especificada se expresa en cualquiera de los términos siguientes: fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia o reacciones del suelo o agua.

**“F.A.R.”:** (Federal Aviation Regulations): Regulaciones Federales para la Aviación Civil de los Estados Unidos de Norte América.

**“Fijación del Paso”:** Significa fijar la pala de la hélice en un ángulo determinado, medido de una manera determinada y en un radio especificado por el Manual de Instrucción de la hélice.

**“Fuerzas Armadas”:** Significa el Ejército, Armada y la Fuerza Aérea, incluyendo sus componentes regulares y de reserva.

**“Giroavión”:** Es una Aeronave más pesada que el aire que para su sustentación en vuelo, depende principalmente de la sustentación generada por uno o más rotores.

**“Globo”:** ver “Aeróstato”.

**“Habilitación”:** Es la autorización inscripta en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

**“Hélice”:** Es un dispositivo para propulsar una aeronave, que posee palas sobre un eje accionado por motor, y que cuando gira produce por su acción sobre el aire, un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación. El mismo incluye componentes para control, normalmente suministrados por su fabricante, pero no incluye los rotores principales y auxiliares o planos aerodinámicos giratorios de los motores.

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

**“Incidente de Aviación”:** Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**“Inflamable”** Con respecto a un fluido o gas, significa susceptible de inflamarse rápidamente o explotar.

**“Inspección Mayor”:** Trabajo técnico aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/ o sus componentes por haber cumplido el límite de tiempo operacional indicado por el fabricante y/o las RAU para llevarla a su condición de aeronavegabilidad original.

**“Instrumento”:** Es un dispositivo que usa un mecanismo interno para indicar en forma visual o auditiva la actitud, altitud o la operación de una aeronave o de una parte de la misma. El mismo incluye dispositivos electrónicos para el control automático del avión en vuelo (piloto automático).

**“Mantenimiento”:** Significa inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes.

**“Mantenimiento Preventivo”:** Significa operaciones de preservación simples o menores y el cambio de partes estándar pequeñas, involucrando operaciones de montajes complejos, en concordancia con el RAU 43.

**“Manual de Vuelo Aprobado de la Aeronave”:** Es un manual relacionado con el Certificado de Aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura del avión.

**“Medios de fijación de la carga externa”:** Son los componentes estructurales usados para fijar una carga externa, la estructura con los refuerzos correspondientes en la estructura de fijación y cualquier dispositivo de desprendimiento rápido usado para lanzar la carga externa.

**“Miembro de la tripulación”:** Persona a quién el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.

**“Miembro de la tripulación de vuelo”:** Miembro de la tripulación titular de la correspondiente licencia a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

**“Modificación Mayor”:** Significa una modificación no listada en las especificaciones de la Aeronave, Motor o Hélice:

- (1) Que puede afectar apreciablemente el peso, centro de gravedad, resistencia estructural, performance, operación del motor, características de vuelo, u otras cualidades que afectan la aeronavegabilidad; o
- (2) Que no es realizado acorde a prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

**“Modificación Menor”:** Significa una modificación que no sea una modificación mayor.

**“Motor Planeador”:** Planeador equipado con un motor que completa los requisitos especificados por DINACIA.

**“Motor Crítico”:** Significa el motor cuya falla, afectaría en forma más adversa la performance o las cualidades de control de una aeronave.

**“Motor de Altitud”:** Significa un motor alternativo de aeronave que posee una potencia de despegue nominal que se puede obtener desde el nivel del mar y mantenerse hasta la altitud establecida mayor.

**“Motor de Aeronave”:** Significa un motor que es usado, o está destinado a ser usado para propulsar una aeronave. El mismo incluye turbo sobrealimentadores, componentes y accesorios necesarios para su funcionamiento, excluyendo hélices.

**“Motor no sobrealimentado”:** Significa un motor alternativo de aeronave que tiene una potencia de despegue nominal que sólo se puede generar a nivel del mar.

**“Nivel de vuelo”:** Es el nivel de presión atmosférica constante relacionada a un dato de referencia de 29.92 de Hg. Está dada en 3 dígitos que representan los cientos de pies. Ejemplo, nivel de vuelo 250 representa una indicación en el altímetro barométrico de 25.000 pies; nivel de vuelo 255, una indicación de 25.500 pies.

**“Norma”:** Es toda regla, regulación, requisito, estándar, procedimiento o sistema característico promulgado por la DINACIA cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la aeronavegabilidad.

**“Número Mach”:** Significa la relación de la velocidad real y la velocidad del sonido.

**“País de Fabricación”:** El Estado o los Estados encargados de certificar la aeronavegabilidad del producto.

**“Paracaídas”:** Significa un dispositivo usado o destinado a ser usado para retardar la caída de un cuerpo u objeto a través del aire.

**“Parte (de producto)”:** Es todo material, componente o accesorio aeronáutico.

**“Peso de Cálculo para el Aterrizaje”:** Es el peso máximo de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar.

**“Peso de Cálculo para el Despegue”:** Es el peso máximo de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que tendrá al comienzo de la carrera de despegue.

**“Peso de Cálculo para el Rodaje”:** Es el peso máximo de la aeronave para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue.

**“Pilotear”:** Maniobrar y conducir una aeronave.

**“Piloto al Mando”:** Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Equivale a Comandante.

**“Piloto de relevo en crucero”:** Miembro de la Tripulación Técnica designado para realizar tareas de piloto durante el vuelo de crucero para permitir al piloto al mando o al copiloto el descanso previsto.

**“Copiloto”:** Es el tripulante que asiste al Piloto al mando. Es el segundo en mando en la aeronave.

**“Plan de Vuelo”:** Significa información específica relacionada al vuelo propuesto de una aeronave, que es presentada por escrito en la oficina de Control de Tránsito Aéreo.

**“Planeador”:** Significa una aeronave más pesada que el aire, que es mantenida en vuelo por la reacción dinámica del aire contra las superficies de sustentación y cuyo vuelo libre no depende principalmente de un motor.

**“Potencia al Eje”:** Significa la potencia entregada al eje de la hélice (Transmisión principal o toma de potencia principal) del motor de una aeronave.

**“Potencia de despegue”:**

- 1) Con respecto a motores alternativos significa, la potencia al freno desarrollada bajo condiciones estándar al nivel del mar y bajo las condiciones de r.p.m. del cigüeñal y presión de admisión del motor aprobado para el despegue normal, y limitado su uso continuo al período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor y;
- 2) Con respecto a turbomotores significa, la potencia al freno desarrollada bajo condiciones estáticas a una altura especificada y temperatura atmosférica, bajo las condiciones de r.p.m. máxima del eje rotor y temperatura de gas, aprobadas para el despegue normal y limitado en su uso continuo, al período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor.

**“Potencia de Despegue Nominal”:** Respecto a la certificación tipo de los motores alternativos y turbomotores significa la potencia al freno aprobada la cual es desarrollada estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, dentro de las limitaciones de operación establecidas y limitadas en su uso a períodos no mayores de 5 minutos para la operación de despegue.

**“Potencia Indicada para 2 ½ minutos”:** Respecto a turbomotores de helicópteros, significa la potencia al freno desarrollada estáticamente en atmósfera estándar al nivel del mar, o a una altitud especificada para la operación con un motor detenido para helicópteros multimotores, para 2 ½ minutos a las r.p.m. del eje del rotor y a temperatura de gas establecida para este régimen.

**“Potencia Indicada para 30 minutos”:** Con respecto a turbomotores de helicópteros significa la máxima potencia al freno desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes especificadas y temperaturas atmosféricas bajo condiciones de las r.p.m. máximas del eje del rotor y temperatura de gas limitado su uso a períodos no mayores de 30 minutos como está indicado en las especificaciones del motor.

**“Potencia Máxima Continua Nominal”:** Respecto a motores alternativos, turbomotores significa la potencia al freno aprobada que es desarrollada estáticamente o en vuelo, en atmósfera estándar a nivel del mar dentro de las limitaciones de operación establecida y aprobada para períodos ilimitados de uso.

**“Presión de Admisión”:** Presión absoluta de acuerdo como es medida en el punto apropiado en el sistema de admisión y normalmente expresado en pulgadas de mercurio o milímetros de mercurio.

**“Procedimiento”:** Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

**“Producto”:** Aeronave, Motor de aeronave o Hélice. También indica componentes o artículos aprobados según el sistema de un Orden Técnica Estándar (OTE), y Aprobación de Fabricación de Partes (AFP).

**“Reconstrucción”:** Es la reparación de un producto usado, que ha sido completamente desarmado e inspeccionado, en la misma manera y con las mismas tolerancias de un producto nuevo, con partes nuevas o usadas, de manera tal que todas las partes empleadas en él deberán estar de acuerdo con los planos de producción, tolerancias y límites de vida para partes nuevas.

**“Régimen”:** Significa un texto, que como parte de un certificado, manifiesta condiciones especiales, privilegios o limitaciones.

**“Reglamentos”:** Es el conjunto de documentación técnico legal que los RAU adoptan, emiten, y/o enmiendan de carácter mandatorio, a los cuales los usuarios deberán cumplir.

**“Reparación”:** Restitución a las condiciones iniciales de una aeronave o producto según su Certificado Tipo.

**“Reparación Mayor”:** Significa una reparación:

- (1) Que si es realizada en forma incorrecta, puede afectar el peso, balance, resistencia estructural, performance, operación del motor, características de vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad, o
- (2) Que no es realizada de acuerdo a prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

**“Reparación Menor”:** Significa una reparación que no sea una reparación mayor.

**“Requisito”:** Condiciones por las cuales se certifica un Producto.

**“Resistente a la Inflamación”:** sacar la fuente de ignición.

**“Resistente al Fuego”:**

- (1) Con respecto a recubrimiento, o miembros estructurales significa la ignifica que puedan ejecutar las funciones que se pueden producir cuando haya incendio en el lugar respectivo.

**“Rotor Auxiliar”:** Rotor que sirve ya sea para contrarrestar en un giroavión el efecto del torque del rotor principal o para maniobrar el giroavión alrededor de uno o más de sus tres ejes principales.

**“Rotor Principal”:** Significa el rotor que suministra la sustentación principal a un giroavión.

**“Servicio de Escala”:** Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

**“Tiempo de Servicio”:** Respecto a los registros de tiempo de mantenimiento significa: el tiempo desde el momento que una aeronave deja la superficie de la tierra hasta que la toca en el próximo punto de aterrizaje (block a block).

**“Tipo”:**

- (1) De acuerdo a lo usado con respecto a la certificación, clasificaciones, excepciones y limitaciones de personal aeronáutico significa una fabricación específica y modelo básico de aeronave, incluyendo modificaciones a la misma que no cambian su manejo o característica de vuelo; y
- (2) De acuerdo a lo usado con respecto a la certificación de aeronaves, significa aquellas aeronaves similares en diseño. Los ejemplos incluyen: DC-8-62 y DC-8-62 F, B-727-200 y B-727-200 F.
- (3) De acuerdo a lo usado con respecto a la certificación de motores de aeronaves significa, aquellos motores que son similares en diseño.  
Por ejemplo JT9D-3 A y JT9D-7 son motores del mismo tipo.

**“Transporte Aéreo”:** Es el transporte de personas o cosas efectuado por medio de aeronaves, por vía aérea.

**“Transporte Aéreo de Cabotaje”:** Es el Transporte Aéreo que se efectúa dentro del Territorio Nacional.

**“Transporte Aéreo Internacional”:** Es el Transporte Aéreo cuyo destino o una escala de vuelo se encuentra en territorio extranjero.

**“Tripulación”:** Una persona asignada a efectuar una tarea en un avión durante el tiempo de vuelo.

**“Velocidad Calibrada”:** La velocidad indicada de una aeronave, corregida por posición y error de instrumento. La velocidad calibrada es igual a la velocidad verdadera en la atmósfera estándar al nivel del mar.

**“Velocidad con flaps extendidos”:** La mayor velocidad permisible con los flaps de ala en una posición extendida prescrita.

**“Velocidad con tren de aterrizaje extendido”:** Velocidad máxima a la que puede volar una aeronave con el tren de aterrizaje extendido.

**“Velocidad de operación del tren de aterrizaje”:** Velocidad máxima a la que se puede extender o retraer con seguridad el tren de aterrizaje.

**“Velocidad Equivalente”:** Velocidad calibrada de una aeronave, corregida por el flujo compresible adiabático para la altitud particular.  
La velocidad equivalente es igual a la velocidad calibrada en atmósfera estándar a nivel del mar.

**“Velocidad indicada”:** Velocidad de una aeronave según indicación del velocímetro calibrado para reflejar el flujo de la atmósfera estándar compresible adiabáticamente a nivel del mar, no corregido por errores del sistema.

**“Velocidad Real”:** Velocidad de una aeronave relativa al aire no perturbado. La velocidad real es igual a la velocidad equivalente multiplicada por  $(p^0/p)^{1/2}$ .

**“Visibilidad de Vuelo”:** Promedio de distancia horizontal hacia adelante, desde la cabina de una aeronave en vuelo, en que objetos prominentes no iluminados se pueden ver e identificar durante el día y objetos prominentes iluminados se pueden ver e identificar de noche.

**“Vuelo Acrobático”:** Son maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave, que implica un cambio brusco en su actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales.

## 1.2 ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS

“AGL”	Significa sobre nivel del mar.
“ALS”	Significa sistema de luces de aproximación.
“AOC”	Certificado de Explotador de Servicios Aéreos. El Titular del AOC es la persona natural o jurídica que ha tramitado y obtenido de DINACIA, previa evaluación aprobada, el Certificado que lo autoriza a realizar actividades de Aeronáutica Civil de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos del Uruguay y las leyes vigentes correspondientes.
“ASR”	Significa radar de vigilancia de aeropuerto.
“ATC”	Control de tránsito aéreo.
“CAS”	Significa velocidad calibrada.
“CAT II”	Significa Categoría II.
“DGAC”	Dirección General de Aviación Civil.
“DGIA”	Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.
“DINACIA”	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
“DH”	Significa altura de decisión.
“DME”	Equipo de medición de distancia compatible con el tacán.
“EAS”	Significa velocidad equivalente.
“EPT”	Son las Especificaciones Técnicas de cada parte o componente mecánico, o electromecánico de una aeronave o equipo de apoyo.

“FAA”	Significa Federal Aviation Administration.
“GS”	Significa indicador de pendiente de planeo.
“HIRL”	Significa sistema de luces de alta intensidad de pista.
“IFR”	Reglas de Vuelo por Instrumentos.
“IN”	Marcador interno del ILS.
“IAS”	Significa velocidad indicada.
“ILS”	Sistema de aterrizaje por Instrumentos.
“ISO”	Inspector de Seguridad Operacional. Es un profesional aeronáutico con experiencia en operaciones, o Aeronavegabilidad Certificado y con credenciales de DINACIA que lo autorizan a realizar, Certificación de Operaciones, Aeronavegabilidad para obtener el AOC; además de Inspecciones en las áreas correspondientes, en cualquier lugar aeronáutico correspondiente en cualquier momento.
“OACI”	Significa Organización de Aviación Civil Internacional.
“LOC”	Localizador ILS.
“M”	Significa número de Mach.
“MALS”	Sistemas de luces de aproximación de intensidad media.
“MALSR”	Sistema de luces de aproximación de intensidad media con indicador alimentador de luces de pista.
“MCA”	Altitud Mínima de crucero.
“MDA”	Altitud Mínima de descenso.
“MEA”	Altitud Mínima en ruta volando IFR.
“MM”	Marcación media del ILS.
“MOCA”	Altitud Mínima para salvar un obstáculo.
“MRA”	Altitud de recepción mínima.
“MSL”	Significa nivel medio del mar.
“NDB”	(ADF) Rayo no direccional (localizador de dirección automática).
“OEI”	Un motor inoperativo.
“OM”	Marcador externo del ILS.
“PAR”	Radar de aproximación de precisión.
“RAIL”	Sistema indicador de alimentación de luces de pista.
“RAU”	Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos.
“RBN”	Radiobaliza.
“RCLM”	Líneas de marcas de centro de pista.
“RCLS”	Sistema de línea de luces de centro de pista.
“REIL”	Indicación de luces de fin de pista.
“ROU”	República Oriental del Uruguay.
“RVR”	Alcance visual de pista.
“SALS”	Sistema de luces de corta aproximación.
“TAS”	Significa velocidad real verdadera.
“TCAS”	Sistema para evitar la colisión y alerta de tráfico.
“TVOR”	Estación terminal de muy alta frecuencia direccional.
“V1”	Significa velocidad de decisión.
“V2”	Significa velocidad de Seguridad en vuelo.
“V2 (min)”	“ “ mínima “ “ “ “
“Va”	Significa velocidad de maniobra de diseño.-
“Vb”	Significa velocidad de diseño para máxima intensidad de ráfaga.
“Vc”	Significa velocidad de crucero de diseño.
“Vd”	Significa velocidad de picada de diseño.
“Vdf o Mdf”	Significa velocidad de picada demostrada en vuelo.
“Vf”	Significa velocidad de flap de diseño.
“Vfc o MFC”	Significa velocidad máxima para características de estabilidad.
“Vfe”	Significa, velocidad máxima con flaps extendidos.
“Vh”	Significa, velocidad máxima en vuelo nivelado con potencia máxima continuada.
“Vle”	Significa velocidad máxima con tren de aterrizaje extendido.
“Vlo”	Significa velocidad máxima de operación con tren de aterrizaje extendido.

“Vlof”	Velocidad de despegue.
“Vno”	Significa velocidad máxima estructural de crucero.
“Vr”	Significa velocidad de rotación.
“VFR”	Reglas de vuelo visuales.
“VHF”	Muy alta frecuencia.
“VNE”	Velocidad que nunca se puede exceder.
“VOR”	Estación de muy alta frecuencia omnidireccional.

### 1.3 REGLAS GRAMATICALES

(a) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:

- (1) Las palabras que denotan el singular incluyen el plural.
- (2) Las palabras que denotan el plural incluyen el singular; y
- (3) Las palabras que denotan el género masculino, incluyen el femenino.

(b) La palabra:

- (1) “Deberá”: El modo imperativo excluye la discusión del cumplimiento.
- (2) “Puede”: Se usa en el sentido de permitir, para expresar autoridad o permiso de realizar el acto prescrito y palabras “nadie puede \*\*\* “o” “ una persona no puede \*\*\*” significa que ninguna persona es requerida o está autorizada y permitida para realizar el acto prescrito.