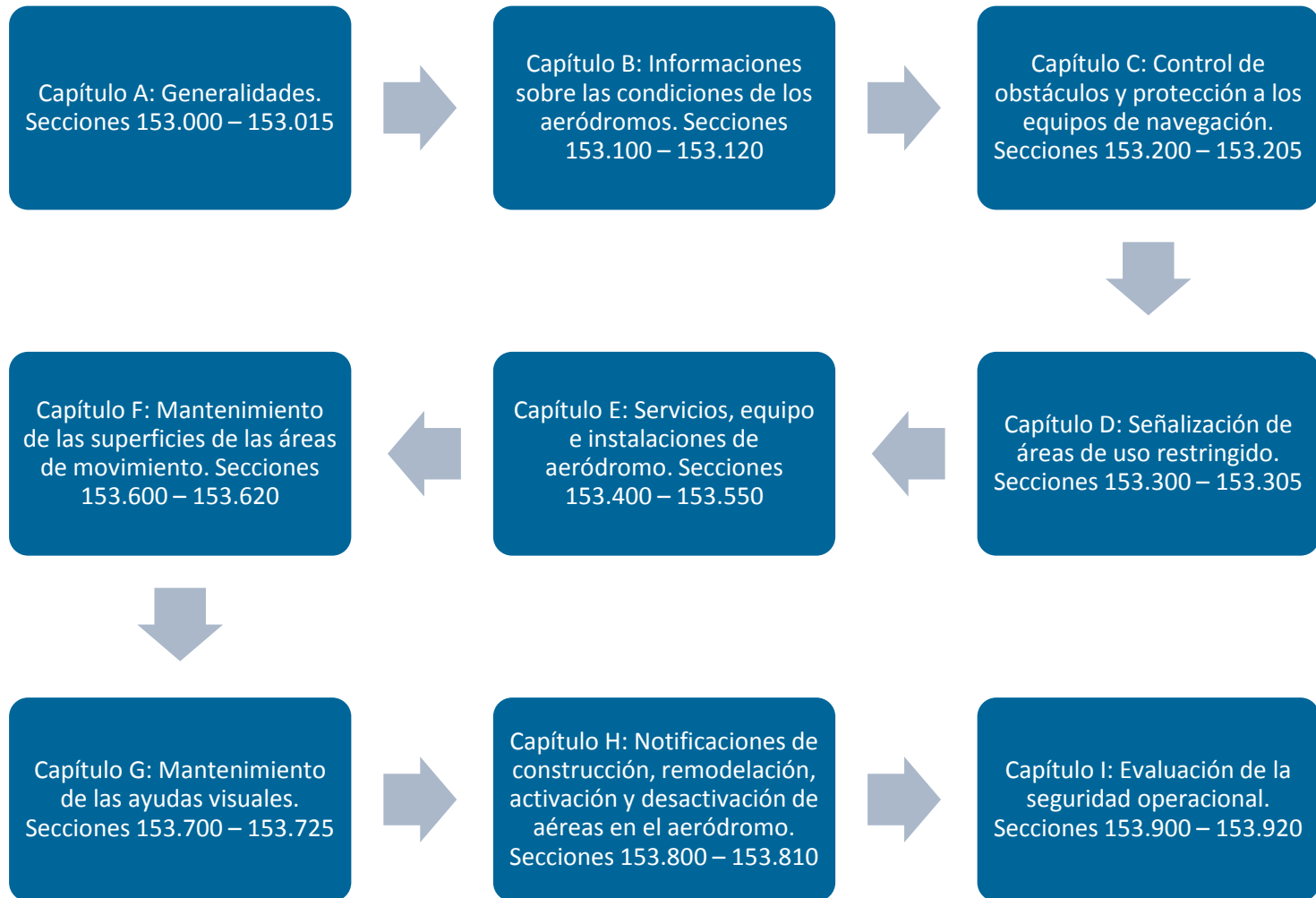




## LAR 153 – Operación de Aeródromos

# LAR 153 - Organización



# Capítulo A

## Generalidades

# 153.000 - Definiciones y acrónimos

Las definiciones y  
acrónimos que figuran en  
el LAR 153, se basan en  
el Anexo 14 Volumen I,  
Diseño y Operación de  
Aeródromos Sexta  
Edición (Julio 2013) y  
Documentos  
relacionados

# 153.005 - Aplicación

Este Reglamento prescribe las normas que rigen la operación de:

Aeródromos terrestres públicos o privados abiertos al uso público; y

aeródromos privados abiertos al uso privado, si la AAC así lo considere necesario.

# 153.010 - Certificación de aeródromos



Todo Operador de aeródromo debe disponer de un certificado de aeródromo para poder operar, debe referirse al LAR 139

Todo Operador de aeródromo debe contar y operar en base al Manual de Aeródromo aceptado por la AAC donde se incluya el SMS del aeródromo, en concordancia con lo establecido en el LAR 139 y el presente reglamento.

La AAC podrá establecer cualquier limitación para la operación de un aeródromo si lo considera necesario para el interés público y/o cuando identifique que se está atentando a la seguridad operacional de las aeronaves

# 153.015 Gestión de la seguridad operacional (SMS)



El Operador de aeródromo debe elaborar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) aceptable a la AAC en el que debe:

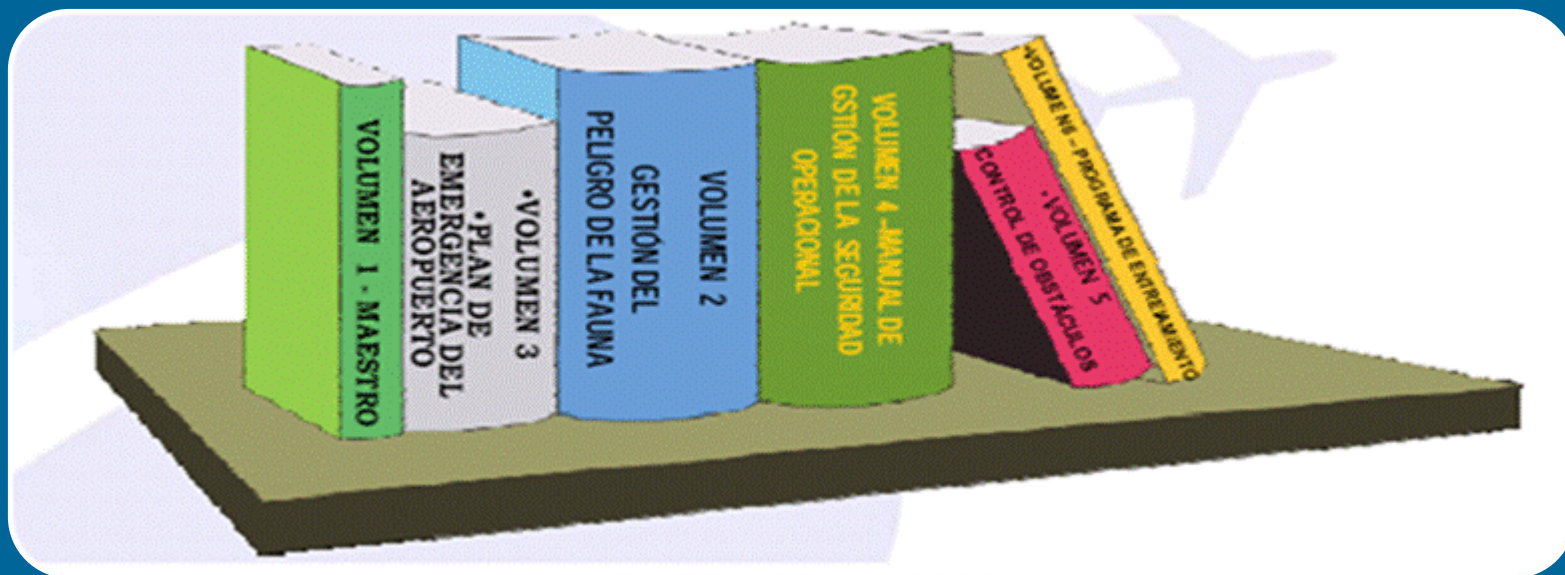
- describir la estructura de la organización y los deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realicen con seguridad.
- determinar las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir que todas las actividades en el aeródromo con relación a la operación, vuelos o abastecimiento de aeronaves con seguridad y vigilar el cumplimiento.

# Capítulo B

## Información sobre las condiciones de los Aeródromos

# 153.100 Información general

El Operador de aeródromo certificado debe elaborar un Manual de Aeródromo, impreso y/o digital, firmado por el Operador del aeródromo y la autoridad que la expide.



# 153.105. Condiciones del área de movimiento e instalaciones

**El Operador del aeródromo debe mantener en buenas condiciones las áreas de movimiento y ser aceptable a la AAC en todo momento, a fin de garantizar la seguridad operacional**

**El Operador del aeródromo debe identificar cualquier condición que pueda afectar la seguridad operacional de las aeronaves, y debe notificar a la AAC para la emisión de NOTAMS que incluyan:**

- Actividades de construcción en las áreas utilizadas por las aeronaves.
- Partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje, plataforma o en cualquier parte del área de movimiento utilizada por las aeronaves.
- Reducción de niveles del área de movimiento o instalaciones por fallas o daños imprevistos.
- Condición de pista contaminada (caucho, nieve, agua, ceniza volcánica, etc.).
- Sistema de iluminación de pistas, rodajes o plataformas funcionando en forma inadecuada
- Señalización del área de movimiento conspicua o inadecuada
- Fallas parciales en el sistema de comunicación y alerta de emergencias
- Ayudas visuales fuera de servicio o con mal funcionamiento
- Presencia de fauna silvestre en las áreas de movimiento y sus aproximaciones
- Degradación provisional o continua de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) por falla o mantenimiento de vehículos de extinción, equipamiento, personal o recurso de extinción de incendios.
- Cualquier otra condición que pueda afectar adversamente la seguridad operacional del aeródromo.
- La falta o disminución en la dotación SEI, puede llegar a disminuir la categoría SEI del aeródromo

## 153.110. Obstáculos que deben ser frangibles



Las ayudas en superficie que se ubiquen en las franjas deben cumplir con los requerimientos de frangibilidad como se indica en el *Apéndice 7 - Frangibilidad* del LAR 154

# 153.115. Retiro de aeronaves inutilizadas recuperables y no recuperables

El Operador del aeródromo debe establecer en el Manual de aeródromos:

- procedimientos para el retiro de aeronaves inutilizadas acorde con su condición de recuperación, tamaño, ubicación y sitio de traslado
- considerar requisitos de operación y seguridad del aeródromo, y de otras aeronaves
- características de retiro de una aeronave declarada recuperable o no recuperable.
- En cualquier caso incluir nombre, ubicación, número de teléfonos de las agencias con capacidad y responsabilidad para el retiro de aeronaves
- Cumplir con el **Apéndice 2 – Retiro de Aeronaves Inutilizadas** del presente Reglamento.

# 153.120. Coordinación entre el AIM y el Operador del aeródromo

## El Operador del aeródromo debe:

mantener informado a la AAC sobre las condiciones de operación del aeródromo

la precisión de la información proporcionada

notificación a la AAC, quien se encargara de publicar la información a los operadores aéreos sobre las condiciones de operación del aeródromo

# Capítulo C

## Control de Obstáculos y Protección a los Equipos de Navegación

# 153.200. Control emplazamiento de objetos situados en áreas protegidas por superficies limitadoras de obstáculos

Se debe asegurar que todo objeto situado en las áreas protegidas del aeródromo por las superficies limitadoras de obstáculos se encuentre marcada, balizada e iluminada como se establece en el **Apéndice 3**

Se debe coordinar con la AAC para el inmediato retiro, señalizado, balizado o iluminado de obstáculos en el área de influencia del aeródromo.

Dentro de los límites de las superficies horizontal interna y cónica se debe considerar como obstáculo, y eliminarse siempre que sea posible, todo objeto que la AAC determine que puede constituir un peligro para las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento o en vuelo.

El principio de apantallamiento se debe aplicar cuando algún objeto, edificio existente o terreno natural, sobresale por encima de una de las superficies limitadoras de obstáculos que se describen en el presente reglamento.

Todo obstáculo artificial de presencia permanente, para que sea considerado como elemento dominante o que “apantalla” a otros objetos a su alrededor dentro de un área especificada, debe contar con la autorización para la construcción y/o instalación que otorga la AAC; los obstáculos naturales permanentes (cerros) no requieren de la respectiva autorización.

# 153.205. Control emplazamiento objetos que comprometen ayudas visuales o equipos de navegación aérea

La construcción de instalaciones en el aeródromo que podría dañar o interferir la operación de una ayuda a la navegación electrónica o visual y las instalaciones de control de tránsito aéreo

Las protecciones sobre todas las ayudas a la navegación en el aeródromo contra actos de vandalismo y robo

Dentro del aeródromo la interrupción de las señales visuales y electrónicas de las radioayudas

# Capítulo D

## Señalización de Áreas de Uso Restringido

# 153.300. Pistas y calles de rodaje cerradas en forma parcial o total

El Operador del aeródromo debe:

- facilitar a los explotadores/operadores aéreos la recolección y distribución de información de las condiciones del aeródromo
- facilitar información de las áreas restringidas de la pista y calles de rodaje



Mediante la emisión de NOTAMs u otros sistemas para la difusión de la información que sea aceptable a la AAC

## 153.305. Áreas fuera de servicio

El Operador del aeródromo debe establecer los procedimientos para señalar las áreas fuera de servicio según lo establecido en el LAR 154 Apéndice 5 – Señalización del área de movimiento y Apéndice 6 – Iluminación del área de movimiento; y, si es apropiado iluminar de una manera aceptable a la AAC. Estas áreas pueden ser:

- Las áreas que se encuentren en el área de movimiento o que estén adyacentes a esta u otra área del aeródromo, en el que pueda operar una aeronave de transporte.
- Todo equipo de construcción y obra de construcción que afecte el movimiento seguro de las aeronaves en el aeródromo.
- Cualquier área adyacente a una radioayuda que interfiera contra una señal, o afecte a la radioayuda.

# Capítulo E

## Servicio, Equipo e Instalaciones de Aeródromo

# 153.400. Planificación para casos de emergencia en los aeródromos



El Operador de aeródromo debe elaborar el Plan de Emergencia del aeródromo que será aprobado por la AAC

- El Plan se debe desarrollar y mantener con el objetivo de salvar vidas

El Plan debe estar desarrollado en forma:

- ordenada y eficaz para pasar de operaciones normales a operaciones de emergencia;
- asignación de responsabilidades;
- personal autorizado para realizar las acciones
- coordinación con entes del Aeródromo y Gubernamentales; y
- continuidad en forma segura de las operaciones normales después de un evento.



# 153.405. Centro de Operaciones de Emergencia – COE / Puesto de Mando Móvil (PMM)

---

El Operador de aeródromo debe establecer en coordinación con la AAC un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) para centralizar las tareas de las autoridades designadas ante la ocurrencia de emergencias en el Aeródromo o áreas de responsabilidad descrita en el **153.400** del presente Reglamento

---

El PMM es un ente coordinador con el COE de las necesidades de los servicios de la actuación operativa que demanda la emergencia.

# 153.410. Ensayo del plan de emergencia



El Operador del aeródromo, debe desarrollar y mantener dentro del plan de emergencia del Aeródromo las frecuencias y ensayos que se requieran aceptables a la AAC



El plan debe comprender procedimientos para verificar periódicamente si este funciona adecuadamente y para mejorar su eficacia en base a evaluaciones;



prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos de dos años;



prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas; y



práctica de simulacros en mesa cada 6 meses.

# 153.415. Salvamento y extinción de incendios (SSEI)



El Operador del aeródromo debe disponer de instalaciones, equipos, personal capacitado y asegurarse que existan los procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables aceptables a la AAC.

## 153.435. Tiempo de respuesta

**El tiempo de respuesta debe alcanzar el siguiente rendimiento:**

Mínimo un vehículo contra-incendios y de rescate, que alcance el extremo de cada pista operacional más lejana dentro de los dos (2) minutos desde la alarma

Todos los otros vehículos requeridos con intervalos que no superen los 30 segundos desde el primer vehículo

# 153.440. Caminos de acceso de emergencia

## El Operador del aeródromo debe:

- proporcionar y asegurar que los caminos de acceso de emergencia para carros contra - incendios y de rescate de aeronaves
- marcar e identificar las salidas de emergencia del aeródromo y no debe permitir la presencia de ningún obstáculo que cause problemas durante la emergencia.
- establecer los procedimientos de mantenimiento y control de los caminos de acceso y que sean aceptables a la AAC.

# 153.445. Estaciones del SSEI



Las instalaciones deben ser diseñadas en función de

- número de personal
- equipos
- bodegas
- salas de capacitación
- accesos, entradas, salidas y vehículos que disponga el aeródromo

# 153.450. Sistemas de comunicación y alerta

El Operador del aeródromo debe establecer un sistema de comunicación independiente que enlace la estación de servicios contra incendios con

- la torre de control
- cualquier otra estación del aeródromo, y
- vehículos de salvamento y extinción de incendios



En la estación de servicios contra incendios se debe instalar un sistema de alerta para el personal de salvamento y extinción de incendios, que sea accionado desde

- la propia estación, y
- la torre de control

# 153.455. Número de vehículos del SSEI



Para determinar el número de vehículos mínimos requeridos para el rescate y extinción de incendios, el Operador de aeródromo debe cumplir con lo establecido en el ***Apéndice 6 – Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios*** del presente Reglamento

## 153.460. Personal del SSEI



Se debe garantizar el suministro de equipamiento adecuado de protección individual para todos los efectivos del SSEI, que garantice la integridad física de los profesionales durante las operaciones de prevención, salvamento y extinción de incendio en aeronaves



Todo el personal SSEI debe estar adecuadamente entrenado para cumplir sus obligaciones; el plan de estudios de entrenamiento debe incluir instrucción inicial y recurrente

# 153.465. Traslado de aeronaves inutilizadas

Disponer y establecer un plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades

Designar un Coordinador para poner en práctica el plan como se establece en el *Apéndice 2 – Retiro de Aeronaves Inutilizadas*

Basar el plan en las características de las aeronaves que operan en el aeródromos

Establecer los procedimientos para la aplicación del plan de recuperación de aeronaves inutilizadas aceptable a la AAC

# 153.470. Reducción del peligro de choques con aves y otros animales

## El Operador de Aeródromo debe

- formar un Sub-Comité de Peligro de Fauna Silvestre que debe estar integrado por entidades Gubernamentales y privadas del aeródromo, basado en las Leyes/Normas del Comité Nacional del Estado;
- establecer un Plan de medidas para evitar o disminuir la presencia de aves u otros animales en el aeródromo según lo establecido en el **Apéndice 7 – Plan de Manejo de Fauna Silvestre** del presente Reglamento

## 153.475. Servicio de dirección en plataforma

El Operador de aeródromo debe establecer los procedimientos para proporcionar un servicio de dirección en la plataforma apropiado, que garantice la seguridad operacional, notificar a la dependencia ATS del aeródromo, y que sea aceptable a la AAC para

- reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
- reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma; y
- asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.

# 153.480. Servicio de las aeronaves en tierra

El Operador de aeródromo debe establecer procedimientos para

- que las aeronaves en tierra se dispongan del suficiente equipo extintor de incendios, para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible, y de personal entrenado para ello;
- atender a un cerramiento importante de combustible
- requerir la presencia inmediata de los servicios de salvamento y extinción de incendios ante un incendio

El Operador de aeródromo debe establecer procedimientos para que el reabastecimiento de combustible se haga con seguridad cuando las aeronaves tengan pasajeros:

- Embarcados a bordo
- desembarcando

El equipo terrestre se debe ubicar de manera que permita

- utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez; y
- disponer de una ruta de escape en caso de emergencia.

# 153.490. Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie

## Sistema Avanzado de Guiado y Control de Movimiento en Superficie (A-SMGCS)



El Operador de aeródromo debe implementar un sistema de guía y control del movimiento en la superficie en función de:

- volumen de tránsito aéreo;
- condiciones de visibilidad en que se prevé efectuar las operaciones;
- necesidad de orientación del piloto;
- complejidad del trazado del aeródromo; y
- circulación de vehículos.

# 153.495. Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones

El Operador del aeródromo debe verificar que los equipos necesarios para operaciones se encuentren en ese lugar para fines de navegación aérea; no se deben emplazar equipos o instalaciones en:

una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje, si estos constituyeran un peligro para las aeronaves; o

una zona libre de obstáculos si se determina que constituye un peligro para las aeronaves en vuelo.

# Frangibilidad

Todo equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea debe ser frangible y colocado lo más bajo posible cuando se encuentre en:

- la franja de pista a:
  - 75 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 3 o 4; o
  - 45 m o menos del eje de pista cuando el número de clave del aeródromo es 1 o 2;
- en el área de seguridad de extremo de pista, la franja de calle de rodaje;
- en una zona libre de obstáculos y que constituya un peligro para las aeronaves en vuelo.

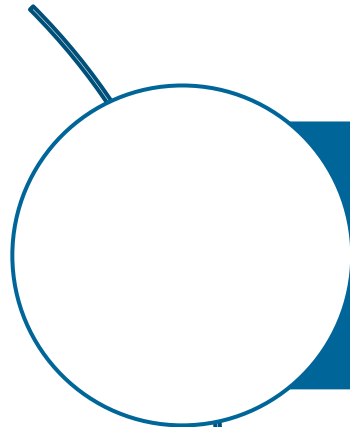
# 153.500. Vallas

El Operador de aeródromo debe proveer una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar

la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves

el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo restringida al público

# 153.505 Iluminación para fines de seguridad



Cuando se considere conveniente por razones de seguridad, se debe iluminar, a un nivel mínimo indispensable, las vallas u otras barreras del aeródromo



Se debe estudiar si convendría instalar luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso

## 153.510. Facilidades de Combustibles de Aviación

# Los Operadores y empresas que proporcionen servicios a las aeronaves en tierra

deben mantener suficiente equipo extintor de incendios y personal entrenado para una intervención inicial de

- derramamiento importante de combustible o
- incendio

se debe disponer de un procedimiento efectivo para requerir la inmediata presencia del SSEI del aeródromo.

# 153.515. Protección al Público



**El Operador del aeródromo para proteger el ingreso del público debe:**

mantener el aeródromo con cercas o vallas de un alto adecuado y/o cerco de alambre para evitar incursiones en pista

establecer procedimientos para inspeccionar una vez por semana todas las cercas perimetrales y puertas

informar mediante reporte

gestionar la reparación sin demora de cualquier valla dañada o puertas rotas.

# 153.520. Información al Público



Todas las áreas restringidas o prohibidas para el uso público se indican con una señalización adecuada:

- AEROPUERTO - PROHIBIDA LA ENTRADA- ZONA RESERVADA SOLO PERSONAL AUTORIZADO

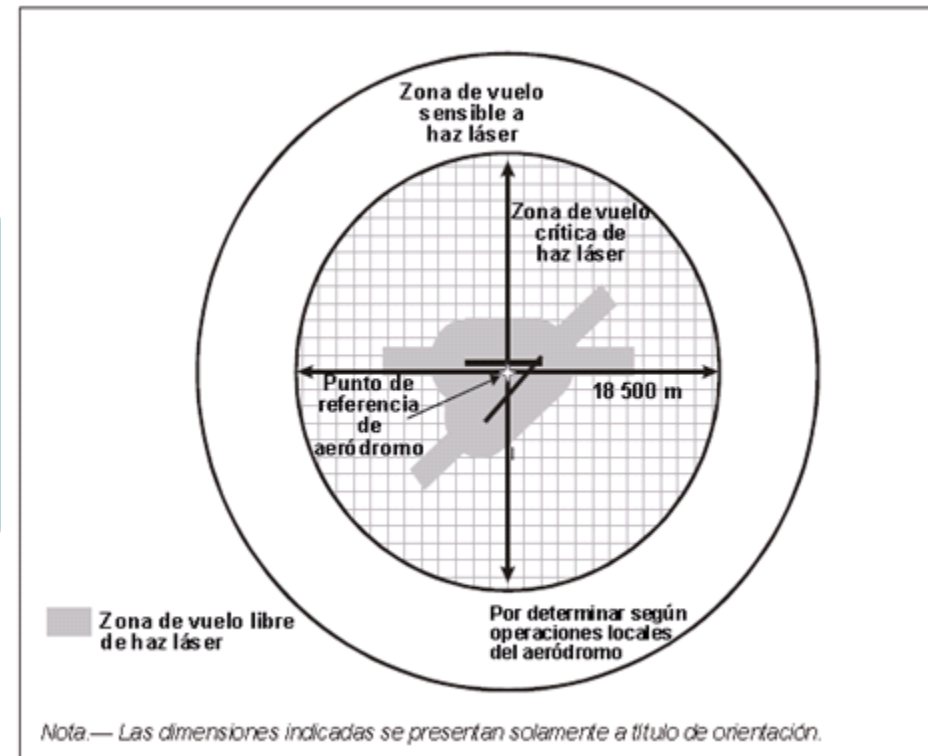
## 153.525. Iluminación

Se debe instalar Iluminación en las áreas adecuadas y en los edificios para evitar la entrada no autorizada del público en las áreas operativas y de seguridad durante las horas de oscuridad.

Toda la iluminación debe ser inspeccionada periódicamente

# 153.530. Emisiones láser que pueden ser peligrosas para la seguridad de las aeronaves

Para proteger la seguridad de las aeronaves de los efectos peligrosos de las emisiones láser alrededor de los aeródromos, la AAC debe establecer las siguientes zonas protegidas:



# 153.535 Reporte de condiciones del aeródromo

El Operador de aeródromo debe elaborar los procedimientos para reportar las condiciones del aeródromo y notificar a la AAC si existe alguna condición que pueda afectar a la seguridad de las operaciones aéreas para la emisión de un NOTAM si es necesario.

Estas condiciones incluyen, pero no se limitan a:

- Actividades de Construcción en las áreas utilizadas por las aeronaves
- Superficie irregularidades en cualquier superficie utilizada por las aeronaves
- Condiciones de coeficiente de rozamiento bajo en pistas húmedas o mojadas
- Barro o agua en cualquier superficie de uso de aviones
- Montículos de tierra o pasto cerca de la pista o calle de rodaje
- Objetos FOD en cualquier área de movimiento
- Mal funcionamiento del sistema de iluminación de pistas, rodajes o plataformas
- Vida Silvestre o los peligros de ganado
- La falta de disponibilidad de los equipos de rescate y extinción de incendios
- Cualquier otra condición que pueda afectar adversamente las operaciones de seguridad del aeródromo
- Marcas de pista o rodajes conspicuos o deteriorados.

# 153.540. Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma

Se debe inspeccionar y notificar las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas, y se darán informes de importancia operacional, o que afecten el rendimiento de las aeronaves, particularmente respecto a lo siguiente:

- presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma;
- presencia de bancos de nieve o de nieve acumulada adyacentes a una pista, calle de rodaje o plataforma;
- presencia de productos químicos o líquidos anticongelantes en una pista o en una calle de rodaje;
- otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas;
- avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales;
- avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica;
- Presencia de contaminantes tales como lodo, polvo, arena, cenizas volcánicas, aceite o caucho;
- Debe prestarse atención particular a la presencia simultánea de nieve, nieve fundente, hielo, hielo mojado, nieve sobre hielo con productos químicos líquidos anticongelantes o descongelantes.

# 153.545. Agua en la Pista



# 153.548. Nieve, Nieve fundente o hielo, escarcha en la pista

El operador debe evaluar y notificar la condición de la superficie de la pista, siempre que una pista en funcionamiento esté contaminada con nieve, nieve fundente, Hielo, escarcha

Cuando haya nieve, nieve fundente, hielo o escarcha y se notifique su presencia, en la descripción de la condición de la superficie de la pista el operador debe emplear las descripciones que siguen:

- NIEVE SECA
- NIEVE MOJADA
- NIEVE COMPACTA
- NIEVE MOJADA COMPACTA
- NIEVE FUNDENTE
- HIELO
- HIELO MOJADO
- ESCARCHA
- NIEVE SECA SOBRE HIELO
- NIEVE MOJADA SOBRE HIELO
- TRATADA QUÍMICAMENTE
- ENARENADA

El operador debe incluir, cuando corresponda, la evaluación del espesor de la capa de contaminante.

Cuando se encuentre nieve seca, nieve mojada o nieve fundente en una pista, se debe evaluar su altura promedio en cada tercio de la misma, con un margen de precisión de 2 cm para la nieve seca, 1 cm para nieve mojada y 0,3 cm para nieve fundente.

# 153.550. Control de Emisión de Cenizas Volcánicas



El Operador de aeródromo ubicado en una zona de influencia volcánica, debe preparar un plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas



El plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas debe incluir procedimientos antes, durante y después del fenómeno natural para proteger a:

- Aeronaves en vuelo;
- Aeronaves en tierra;
- Tanques de combustible;
- Vehículos: cisternas, camiones contra-incendios, camiones; e Infraestructura aeronáutica

# Capítulo F

## Mantenimiento de las superficies de las áreas de movimiento

## 153.600. Generalidades

Todo Operador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento incluyendo, cuando sea apropiado, un programa de mantenimiento preventivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea según lo establecido en el ***Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie*** del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC.

## 153.605. Mantenimiento de los pavimentos

Todo Operador de aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de las superficies de las áreas de movimiento del aeródromo, incluidos los pavimentos (pistas, calles de rodaje, y plataformas) y áreas adyacentes aceptable a la AAC en el que se incluirá las inspecciones y condiciones de seguridad, a fin de evitar y eliminar cualquier objeto/desecho suelto que pudiera causar daños a las aeronaves.

La superficie de una pista se debe mantener de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales como se indica en el **Apéndice 11** *Mantenimiento de pavimentos y condiciones de superficie*.

# 153.610. Características de rozamiento de los pavimentos

El  
operador  
de  
aeródromo  
debe:

- medir periódicamente las características de rozamiento de la superficie de la pista
- evaluar y adoptar las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de rozamiento de toda la pista, o de parte de ella, sean inferiores al nivel mínimo de rozamiento establecido en el **Apéndice 10 – Condiciones de Superficie** del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC.



# 153.615. Eliminación contaminantes

Todo Operador de aeródromo debe eliminar de las superficies de las pistas, calles de rodaje y plataformas pavimentadas en servicio tan pronto como se detecten a fin de minimizar su acumulación la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas.

Cuando no pueda llevar a cabo simultáneamente la limpieza de nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada barro polvo arena aceite depósitos de caucho y otras materias extrañas de las superficies del área de movimiento, , debe establecerse con las partes afectadas el orden de prioridades después de las pistas en servicio y documentarse en el plan para la nieve otras áreas.

El operador de aeródromos debe utilizar productos químicos destinados a eliminar o a evitar la formación de hielo y de escarcha en los pavimentos de los aeródromos cuando las condiciones y especificaciones del producto indiquen que su uso puede ser eficaz. Estos productos químicos se deben aplicar cuidadosamente, a fin de no crear una situación más peligrosa resbaladiza y contaminación del medio ambiente.

No se debe utilizar productos químicos que puedan tener efectos perjudiciales sobre la estructura de las aeronaves o los pavimentos, o efectos tóxicos sobre el medio ambiente del aeródromo.

## 154.620. Recubrimiento de los pavimentos de las pistas

El recubrimiento se debe efectuar empezando en un extremo de la pista y continuando hacia el otro extremo, de forma que, según la utilización normal de la pista, en la mayoría de las operaciones las aeronaves se encuentren con una rampa descendente.

Antes de poner nuevamente en servicio temporal la pista cuyo pavimento se recubre, el eje debe ser marcado con arreglo a las especificaciones que corresponden a la Señal de eje de pista y que se encuentran descritas en el **Apéndice 5 – Señalización del Área de Movimiento** del LAR 154 y que sea aceptable a la AAC.

# Capítulo G

## Mantenimiento de las Ayudas Visuales

# 153.700. Generalidades

El operador del aeródromo debe establecer un programa de mantenimiento, que incluya el mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo, para asegurar que las instalaciones de luces de ayudas visuales, los letreros y las señales, se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Los programas de mantenimiento serán desarrollados e incluidos dentro de los procedimientos del Manual del aeródromo, y deben resultar aceptables a la AAC.

El Operador del aeródromo debe disponer de personal debidamente capacitado con conocimiento completo de los equipos componentes del sistema de ayudas visuales instalados en el aeródromo y que resulte aceptable a la AAC.

El Operador del aeródromo debe mantener los registros de capacitación actualizados y estén a disposición de la AAC cuando esta así lo solicite.

El Operador del aeródromo para cumplir con el programa de mantenimiento preventivo deberá disponer de las herramientas y equipos de medición necesarios, debidamente calibrados, como así también lugares de reparación en ambiente controlado.

El Operador del aeródromo debe disponer como requerimiento mínimo para los procedimientos de las operaciones de mantenimiento los siguientes documentos:

- guía de inspecciones de servicio que componen el programa de mantenimiento.
- registro de los resultados de cada actividad de mantenimiento, programadas o no programadas.
- reparaciones y resolución de problemas del equipo y los resultados de esas acciones, así como detalle de los síntomas relacionados con el mal funcionamiento.
- niveles de stock de partes de repuesto.

El Operador del aeródromo debe mantener actualizado el sistema de registros donde se compilen los datos que documentan la efectividad del programa de mantenimiento.

# Mantenimiento



## Programas de mantenimiento

- Los programas de mantenimiento deben ser incluidos en el Manual del aeródromo
- El Operador del aeródromo debe disponer de personal debidamente capacitado
- El Operador del aeródromo debe mantener los registros de capacitación del personal actualizados y a disposición de la AAC cuando sea solicitado



## Mantenimiento de ayudas visuales

- Sistema de pistas
- Sistema calles de rodaje
- Plataforma de estacionamiento /aeronaves



## Tipos de mantenimiento

- Mantenimiento correctivo, después de ocurrir los daños
- Mantenimiento preventivo realizado a INTERVALOS de tiempo

# Frecuencia de las inspecciones de mantenimiento

## *Pistas - Cuatro inspecciones diarias:*

- **Inspección al amanecer** - inspección minuciosa de la superficie, cubriendo el ancho total de todas las pistas
- **Inspección a la mañana** - de todas las pistas, generalmente poniendo especial atención al área entre las luces de borde
- **Inspección a la tarde** - igual que la inspección de la mañana
- **Inspección al anochecer** - cubriendo todas las pistas, para llenar el vacío entre inspecciones de pista cuando las inspecciones de iluminación no sean necesarias hasta entrada la noche, y debe cubrir toda la superficie de la pista

*Calles de rodaje - diariamente, para aquellas que estén en uso.*

*Plataformas – diariamente*

*Áreas de césped - las que pueden necesitarse para uso por aeronaves se inspeccionarán con igual frecuencia que las áreas pavimentadas adyacentes*

# 153.705. Mantenimiento preventivo y correctivo de Ayudas Visuales

El Operador del aeródromo se debe asegurar que en los mantenimientos se incluyan como mínimo:

- la planificación del mantenimiento,
- las inspecciones de mantenimiento preventivo,
- inspección visual,
- reparación,
- instalación,
- calibración, y
- los procedimientos de mantenimiento no programado,

conforme a lo especificado en el **10 – Mantenimiento de Ayudas Visuales, Energía Eléctrica** ) del presente Reglamento.

## 153.710. Requisitos de fiabilidad de las ayudas visuales

### El Operador de aeródromo debe garantizar

la fiabilidad del sistema de iluminación del sistema de las ayudas visuales del aeródromo, esencial para la seguridad operacional, capacidad y funcionamiento, especialmente para operaciones de baja visibilidad.

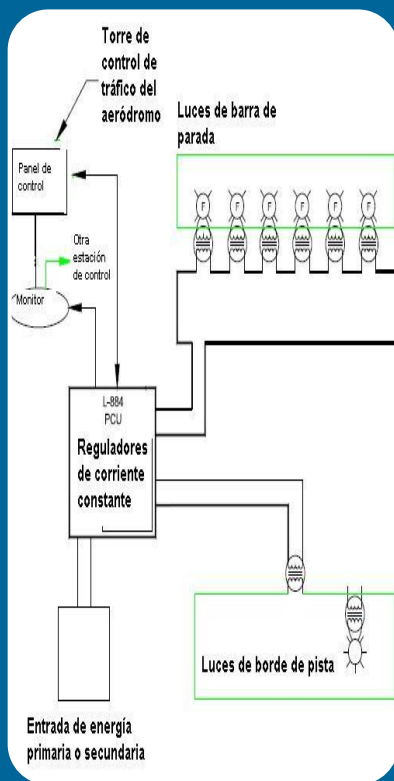
un servicio confiable y operación adecuada

Las inspecciones programadas, pruebas y calibraciones se deben realizar periódicamente cada 3 meses para asegurar la fiabilidad de la iluminación

# 153.715. Circuitos serie de las ayudas visuales y sala de reguladores RCC

El operador del aeródromo debe

- realizar periódicamente controles de mantenimiento preventivo a los circuitos de iluminación del aeródromo necesario para un funcionamiento fiable del sistema
- las pruebas de resistencia del aislamiento en todos los circuitos de la pista y rodaje deben realizarse en base a los documentos relacionados al presente Reglamento



# 153.720. Sistemas de control remoto de las ayudas visuales

## El operador del aeródromo debe

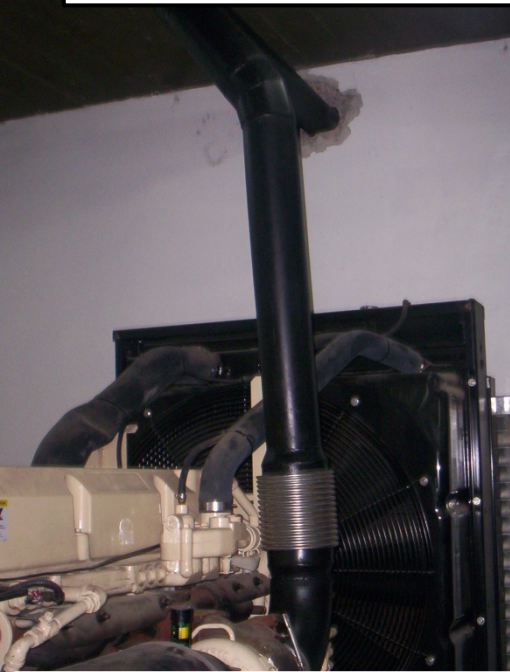
- establecer un programa de mantenimiento para sistema de control de las ayudas visuales
- El programa debe incluir la capacitación necesaria para el personal del mantenimiento del sistema y para el personal del aeródromo
- Todas las personas que trabajen en el mantenimiento deben estar adecuadamente entrenadas.

# 153.725. Mantenimiento de la energía eléctrica primaria y secundaria

Energía secundaria

Energía Primaria

Proyectores de la plataforma



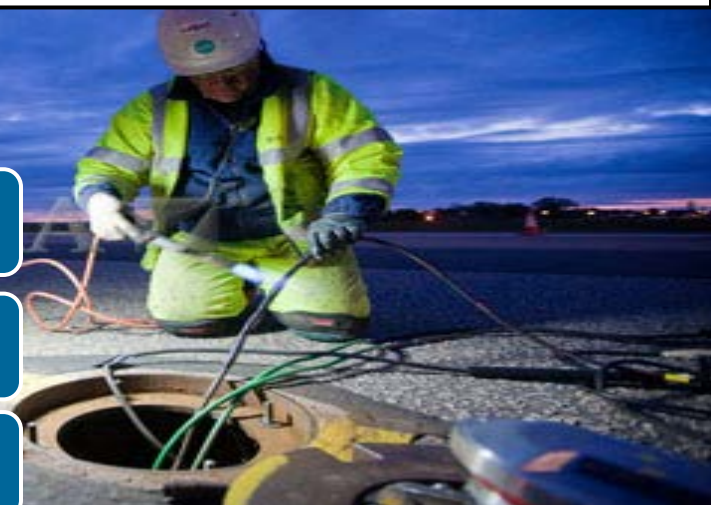
Circuitos de pista

Transformadores y reguladores

Subestación de energía eléctrica

Fuente secundaria de energía eléctrica

Iluminación de plataforma



# Capítulo H

## **Notificación de Construcción, Remodelación, Activación, Desactivación de las Áreas en el Aeródromo**

# 153.800. Proyectos que requieren notificación

Construir, alterar, activar o desactivar un aeródromo de uso civil o alterar las áreas de movimiento o uso de dicho aeródromo debe notificar a la AAC sobre estas actividades, excepto cuando:



Un aeródromo esta sujeto a las condiciones de un convenio del Estado, que requiere un plan de aeródromo vigente aprobado por la AAC;



Un aeródromo cuyas operaciones de vuelo serán realizadas bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y que es usado o se pretende usar por un período de 30 días consecutivos o menos, con no más de 10 operaciones por día.

# 153.805. Notificación de Intención

Todo operador de aeródromo debe notificar a la AAC en la forma prescrita en 153.810, si tiene intención de realizar cualquiera de las siguientes actividades:

Desactivar, interrumpir o suspender el uso o abandonar un aeródromo o cualquier área de despegue o aterrizaje por un período de un año o más

Construir, realinear, alterar, activar, o interrumpir o suspender el uso de una calle de rodaje asociada con un área de despegue o aterrizaje de uso público

Cambiar el estado de un aeródromo de uso privado a uso público, o de uso público a otro

Cambiar cualquier patrón de tráfico o altitud o dirección del patrón de tráfico

Cambiar el estado de IFR a VFR o VFR a IFR

# 153.810. Notificación de Cumplimiento

Cada Operador debe notificar cumplimiento a la AAC, describiendo:

- En el caso prescrito en los párrafos (a) al (d) de 153.805, 90 días antes del día de inicio del trabajo; o
- En los casos prescritos en los párrafos (e) al (g) de 153.805, 90 días antes de la fecha planificada para la implementación

# Capítulo I

## Evaluación de la Seguridad Operacional

# 153.900. Generalidades

La evaluación de la seguridad operacional es un estudio comprensivo que se debe realizar cuando existen:

desviaciones de las normas o regulaciones, o

por cambios en las operaciones de los aeródromos.

# 153.905. Aplicación

Una evaluación de seguridad operacional debe considerar el impacto de una desviación específica o cambio en todos los factores relevantes que se ha determinado que afectan la seguridad operacional.

Una evaluación de seguridad operacional es aplicable:

- diseño de aeródromos, incluyendo configuraciones de pistas, longitudes de pistas, calles de rodaje, y acceso configuraciones de plataforma, puertas, puentes aéreos, ayudas visuales, infraestructura y capacidades de SEI
- tipos de aeronaves y sus dimensiones y características de rendimiento diseñados para operar en el aeródromo
- densidad y distribución del tráfico
- servicios de tierra del aeródromo
- comunicaciones aire-tierra y parámetros temporales para comunicaciones de voz y enlace de datos

747-8

**Compatibilidad de los aeropuertos con el 747-8:  
*Cómo dar cabida al 747-8 en aeropuertos Código E a  
través del Estudio Aeronáutico***



# 153.910 Metodologías de la Seguridad Operacional

Este proceso incluye la verificación de la adecuación de las medidas de protección contra los riesgos y sus consecuencias previstas por las instalaciones del aeródromo ya existente, la evolución prevista, y las actividades operacionales, así como por todas las medidas de mitigación propuestas

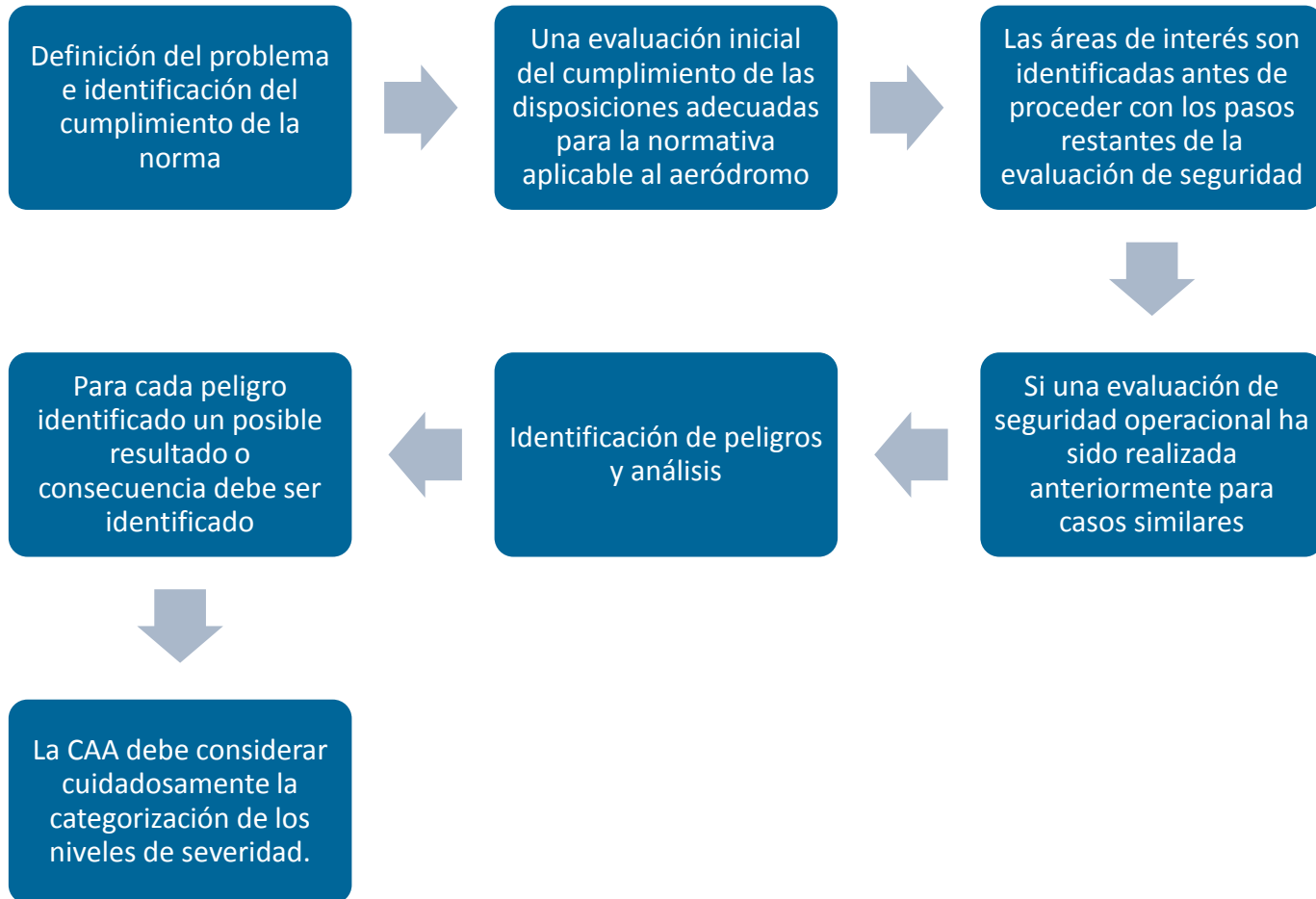
En función de la naturaleza del riesgo, tres metodologías pueden ser utilizadas para evaluar si la gestión adecuada:

El método de tipo "A". La evaluación del riesgo, está basado en el diseño y validación de la aeronave / sistema, certificación, los resultados de simulación y análisis de accidentes

El método de tipo "B". La evaluación del riesgo, es sobre la base de las estadísticas de las operaciones existentes o en el análisis de accidentes, el desarrollo de modelos de riesgo cuantitativo genéricos pueden ser bien adaptados.

El método de tipo "C". En este caso, un "estudio de evaluación del riesgo" no es necesario. Una simple lógica argumento puede ser suficiente para especificar los requisitos de infraestructura, sistema o procedimiento, sin esperar a que el material adicional

# Evaluación de la seguridad operacional



# 153.915 Aprobación o aceptación de una evaluación de seguridad operacional

Una aceptación formal de las evaluaciones de seguridad operacional por la AAC y antes de la implementación del cambio es requerido en el caso de algunos cambios que han sido definidos por el Estado.

# 153.920 Publicación de la Información de Seguridad Operacional

A fin de garantizar la adecuada difusión de información a los interesados, las conclusiones de seguridad operacional relevantes de la evaluación de seguridad son publicadas en la documentación relevante del aeródromo o los sistemas de información

La publicación de esta información se realiza a través del AIP, NOTAM, ATIS u otros medios pertinentes

El operador del aeródromo debe determinar el método más apropiado para la comunicación de la información de seguridad operacional a la comunidad del aeródromo y se asegura de que todas las conclusiones pertinentes de la evaluación de seguridad sean comunicadas de manera adecuada

# APENDICES RELACIONADOS - LAR 153

APÉNDICE 1:	SMS para Aeródromos
APÉNDICE 2:	Retiro de Aeronaves Inutilizadas
APÉNDICE 3:	RESERVADO
APÉNDICE 4:	Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y Plan de Emergencia (PEA)
APÉNDICE 5:	RESERVADO
APÉNDICE 6:	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios
APÉNDICE 7:	Plan de Manejo de Fauna Silvestre
APÉNDICE 8:	RESERVADO
APÉNDICE 9:	Control de Emisiones Volcánicas
APÉNDICE 10:	Mantenimiento Ayudas Visuales, Energía Eléctrica
APÉNDICE 11:	Mantenimiento de Pavimentos y Condición de Superficie
APÉNDICE 12:	Emisiones Laser



**GRACIAS POR SU ATENCIÓN**